

UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO
CENTRO DE ARTES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

MANOELA PATRÍCIA ALEIXO SANTOS CAMPOS

ACESSIBILIDADE VIÁRIA E DESENVOLVIMENTO URBANO:
O MUNICÍPIO DA SERRA (1923-1973)

VITÓRIA
2016

MANOELA PATRÍCIA ALEIXO SANTOS CAMPOS

**ACESSIBILIDADE VIÁRIA E DESENVOLVIMENTO URBANO:
O MUNICÍPIO DA SERRA (1923-1973)**

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGAU) da Universidade Federal do Espírito Santo (Ufes) como requisito parcial para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Prof. Dr. José Francisco Bernardino Freitas.

VITÓRIA

2016

Dados Internacionais de Catalogação-na-publicação (CIP)
(Biblioteca Central da Universidade Federal do Espírito Santo, ES, Brasil)

C198a Campos, Manoela Patrícia Aleixo Santos, 1977-
Acessibilidade viária e desenvolvimento urbano : o município
da Serra (1923-1973) / Manoela Patrícia Aleixo Santos Campos.
– 2016.
135 f. : il.

Orientador: José Francisco Bernardino Freitas.
Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) –
Universidade Federal do Espírito Santo, Centro de Artes.

1. Transportes. 2. Crescimento urbano. 3. Solo urbano – Uso.
4. Rodovias. 5. Ferrovias. 6. Espírito Santo (Estado) – História. 7.
Serra (ES) – História. I. Freitas, José Francisco Bernardino. II.
Universidade Federal do Espírito Santo. Centro de Artes. III.
Título.

CDU: 72

MANOELA PATRÍCIA ALEIXO SANTOS CAMPOS

"ACESSIBILIDADE VIÁRIA E DESENVOLVIMENTO URBANO:
O MUNICÍPIO DA SERRA (1923-1973)"

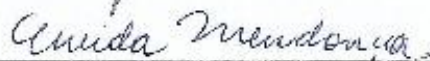
Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em
Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Espírito
Santo, como requisito final para a obtenção do grau de Mestre em
Arquitetura e Urbanismo.

Aprovada em 30 de agosto de 2016.

Comissão Examinadora



Prof. Dr. José Francisco Bernardino Freitas
(orientador – PPGAU/UFES)



Profa. Dra. Eneida Maria Souza Mendonça
(membro interno – PPGAU/ UFES)



Profa. Dra. Marlice Nazareth Soares de Azevedo
(membro externo – UFF)

A Danilo, meu filho e minha razão de viver.

À Vera, minha mãe, sem ela eu não chegaria até aqui.

AGRADECIMENTOS

Especialmente a Deus pela realização de um sonho, concluir o mestrado. Só ele sabe a importância desta vitória. Agradeço por todos que colocou em minha vida para fazer parte deste processo.

À minha família, por acreditar em mim e me dar todo o suporte nos momentos em que eu me dedicava à pesquisa.

Ao meu orientador, José Francisco Bernardino Freitas, pela atenção, orientação e muita paciência.

Ao professor Milton Esteves Junior que me aceitou como aluna especial, fomentou o encanto pelo conhecimento e me encorajou a fazer o Mestrado.

À minha grande amiga Eline, que me incentivou em todo o período do processo de seleção, afirmando que eu era capaz.

Aos colegas de trabalho da Vigilância Sanitária da Prefeitura Municipal da Serra, que me apoiaram e entenderam meus horários confusos no período de aulas.

Aos professores do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Cristina, Clara, Martha e Renata, pelos ensinamentos no decorrer do período do Mestrado.

À professora Dr.^a Marlice Nazareth Soares de Azevedo (UFF) e à professora Dr.^a Eneida Maria Souza Mendonça (Ufes), por terem aceitado fazer parte da comissão examinadora desta pesquisa.

Aos amigos feitos no Mestrado, pelas alegrias, dúvidas e angústias compartilhadas.

E a todos aqueles que contribuíram para a realização deste trabalho.

A acessibilidade é mais vital na produção de localizações do que a disponibilidade de infraestrutura. Uma terra jamais poderá ser considerada urbana se não for acessível.

Flávio Villaça

RESUMO

Este estudo relaciona a acessibilidade promovida pelas vias – rodovias, ferrovias ou rios e mares – com o desenvolvimento urbano. Objetiva, assim, demonstrar que as formas de circular operam sobre o território por meio de ações políticas ou decorrentes das mediações da economia, na promoção, ou involução do crescimento ou desenvolvimento de um lugar. Apresenta inicialmente o processo de ocupação territorial do Brasil em que a circulação era realizada pelos rios, pelo mar e por trilhas e estradas para trânsito a pé ou com animais, fato que perdurou até o fim do século XIX. A partir daí ferrovias são inseridas constituindo uma rede, ampliando as possibilidades de circulação no país. Identifica que, com a introdução da indústria automobilística, o Brasil opta pelo predomínio rodoviário, e muitas ferrovias deixam de existir para dar lugar a rodovias. Examina como as alterações na forma de circular agiram diretamente nas localidades em que estavam inseridas, desenvolvendo-as ou até mesmo fazendo-as desaparecer. O município da Serra, definido como recorte territorial da pesquisa, foi apresentado desde sua ocupação inicial, em que a circulação predominante era promovida pela via fluvial e marítima. Posteriormente vai passar por um período de inserção da ferrovia em seu território até o estabelecimento da rodovia como principal meio de circulação. Identifica que a Serra, inicialmente, desenvolveu sua ocupação no litoral e no entorno do rio Santa Maria, onde ocorria a movimentação do café produzido na região de Santa Leopoldina. A passagem da ferrovia nessa região modificou o transporte de mercadorias e causou o declínio pela retirada de localidades, como a de Queimado e de Nova Almeida, da economia local, permanecendo esta última, apenas como balneário de patrimônio jesuítico. O recorte temporal de 1923 a 1973 parte da construção do primeiro acesso entre a Serra e a capital, Vitória, até este ramal passar a fazer parte da BR-101, inaugurada em 1973. A BR-101 redirecionou o desenvolvimento urbano para seu entorno, constituindo um dos mais importantes agentes transformadores do município que, a partir da década de 1970, foi inserido no contexto urbano e econômico da Grande Vitória, viabilizando o estabelecimento, em seu território, de grandes projetos da instância federal.

Palavras-chave: Acessibilidade. Desenvolvimento urbano. Circulação viária. Ocupação urbana. História da Serra.

ABSTRACT

This study relates to accessibility promoted by the way, whether roads, railways or rivers and seas, with urban development. The purpose is thus demonstrate that the forms of circular operate on the territory through policies or actions arising out of the mediations of the economy, promotion, or involution of growth or development of a place. It first presents the territorial occupation process in Brazil where the movement was carried by rivers, the sea and trails and roads for traffic on foot or with animals, fact which lasted until the late nineteenth century. From there railways are inserted with these constituting a network, expanding the potential circulation in the country. It identifies that with the introduction of the automobile industry, Brazil opts for road dominance, and many railroads are gone to make way for roads. Examines how changes in these forms of circular acted directly in the localities where they were inserted, developing them or even making them disappear. The municipality of Serra, defined as territorial clipping of the research was presented from its initial occupation, in which the predominant movement was promoted by river and sea. Later it will go through a railroad insertion period in its territory to the establishment of the highway as the main means of circulation. Identifies the Sierra initially developed its occupation on the coast and around the river Santa Maria, where occurred the coffee movement produced in Santa Leopoldina region. The passage of the railroad in this region changed the transport of goods and the decline caused by the withdrawal of places like Queimado and Nova Almeida of the local economy, remaining the latter, just as Jesuit heritage resort. The time frame from 1923 to 1973 of the construction of the first access between the country and the capital Victoria to this extension become part of the BR-101, which opened in 1973. The BR-101 redirected urban development to its surroundings constitute one of the most important change agents of the municipality, which since the 1970s has been inserted in the urban and economic context of the Grande Vitória enabling the establishment in its territory of large projects the federal level.

Keyword: Accessibility. Urban development. Road circulation. Urban occupation. History of Serra.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Dinâmica circulatória do rio Santa Maria da Vitória – Santa Leopoldina e Queimado.....	29
Figura 2 – Dinâmica circulatória da região de São Mateus.....	30
Figura 3 – Dinâmica circulatória da região de Cachoeiro de Itapemirim.....	32
Figura 4 – Alguns rios e localidades importantes no processo de ocupação do Espírito Santo.....	41
Figura 5 – As rodovias federais que atravessaram o Espírito Santo na década de 1960.....	46
Figura 6 – O município da Serra.....	49
Figura 7 – Ocupação inicial da região da Serra.....	50
Figura 8 – Detalhe de mapa de 1809 – Região da Serra e Vitória.....	54
Figura 9 – Vila da Serra 1875.....	56
Figura 10 – Vila de Serra São José do Queimado 1875.....	58
Figura 11 – Detalhe de mapa de 1850 – Região da Serra e Vitória.....	59
Figura 12 – Detalhe de mapa de 1861 – Região da Serra e Vitória.....	60
Figura 13 – Detalhe de mapa de 1866 – Região da Serra e Vitória.....	62
Figura 14 – Detalhe de mapa de 1873 – Região da Serra e Vitória.....	63
Figura 15 – Detalhe de mapa de 1892 – Estado do Espírito Santo.....	65
Figura 16 – Detalhe de mapa de 1896 – Estado do Espírito Santo.....	67
Figura 17 – Estrada de Ligação Serra a Vitória inaugurada em 1923.....	73

Figura 18 – Ponte da Passagem em estrutura de madeira no ano de 1908.....	78
Figura 19 – Ponte da Passagem construída em 1929.....	82
Figura 20 – Ponte da Passagem em concreto armado viabilizando o trânsito de automóveis.....	83
Figura 21 – Planta de Vitória – triangulação com os vértices de ligação mais importantes	84
Figura 22 – Rodovias estabelecidas até 1930 no norte do Espírito Santo a partir da região da Serra.....	85
Figura 23 – Rodovias do Espírito Santo em 1955.....	98
Figura 24 – Estrutura demográfica do Espírito Santo – 1940 a 1970.....	108
Figura 24 – Aprovação de loteamentos – 1950 a 1990.....	109

LISTA DE SIGLAS

Civit – Centro Industrial de Vitória

Comdusa – Companhia de Melhoramentos e Desenvolvimento Urbano S.A.

Copi – Comissão de Planejamento de Vitória

CST – Companhia Siderúrgica de Tubarão

CVRD – Companhia Vale do Rio Doce

DER – Departamento de Estradas de Rodagem

DFR – Departamento Federal Regional

DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem

Escelsa – Espírito Santo Centrais Elétricas S. A.

FRN – Fundo Rodoviário Nacional

IJSN – Instituto Jones dos Santos Neves

PDI – Plano de Desenvolvimento Integrado

PEE – Plano de Estruturação do Espaço

PND – Plano Nacional de Desenvolvimento

SIC – Secretaria de Indústria e Comércio

Serfhau – Serviço Federal de Habitação e Urbanismo

SUMÁRIO

1	SISTEMAS DE CIRCULAÇÃO: UMA INTRODUÇÃO.....	12
2	ACESSIBILIDADE E DESENVOLVIMENTO URBANO.....	19
2.1	UMA ANÁLISE HISTÓRICA.....	23
2.2	OUTROS AGENTES ATUANTES NO DESENVOLVIMENTO URBANO.....	24
2.3	EXEMPLOS DA AÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO NO DESENVOLVIMENTO URBANO.....	27
2.4	A DINÂMICA CIRCULATÓRIA BRASILEIRA.....	33
2.5	O SISTEMA VIÁRIO DO ESPÍRITO SANTO.....	39
3	A OCUPAÇÃO URBANA DA SERRA E DO ESPÍRITO SANTO ATÉ 1923..	48
3.1	O DESBRAVAMENTO PROMOVIDO PELOS JESUÍTAS.....	49
3.2	A FAMÍLIA REAL NO BRASIL.....	52
3.3	A ECONOMIA CAFEEIRA.....	55
4	A SERRA A PARTIR DA OPÇÃO RODOVIÁRIA: 1923 A 1973.....	75
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS: A HIPÓTESE SE COMPROVA.....	112
	REFERÊNCIAS.....	126

1 SISTEMAS DE CIRCULAÇÃO: UMA INTRODUÇÃO

O sistema viário, como complexo sistema de vias de circulação no território, compreendendo as vias com capacidade de atuar na morfologia da cidade, o que abrange o sistema fluvial, ferroviário e rodoviário, tem sido, em muitas situações, o orientador do desenvolvimento urbano. Gabardo (2001) afirma que a formação das cidades está diretamente relacionada com a sua configuração morfológica como produto das dinâmicas sociais repercutidas na produção do espaço construído. Os rios e os caminhos que fizeram parte da descoberta e exploração inicial do Brasil podem ser definidos como os primeiros elementos morfológicos a serem levados em conta como parte de um sistema de vias, que direcionou o desenvolvimento das cidades mediante as necessidades da época. Santos (1992, p.16, grifo do autor) indica:

O espaço está em evolução permanente. Tal evolução resulta da ação de fatores externos e de fatores internos. Uma nova estrada, a chegada de novos capitais ou a imposição de novas regras (preço, moeda, impostos, etc.), levam a mudanças espaciais, do mesmo modo que a evolução 'normal' das próprias estruturas, isto é, a evolução interna, conduz a uma evolução.

Dentro desse contexto, associa-se a definição de Villaça (1998) alegando que a condição de transporte surge no histórico da formação do território como fator decisivo na estruturação do espaço, partindo do pressuposto de que seu crescimento é altamente influenciado pelas vias de circulação. A necessidade de circular e articular as regiões entre si foi promovendo a expansão urbana e, conforme o tipo de sistema de transporte utilizado em cada época e região, o desenvolvimento urbano assumiu características específicas. Um exemplo a citar são as regiões que se utilizavam do sistema ferroviário, onde as cidades tendiam a se desenvolver nas imediações das estações. Em contrapartida, o sistema rodoviário, em geral, criava a possibilidade de que as cidades se desenvolvessem em qualquer ponto ao longo da rodovia. Vale destacar que o sistema de ferrovias é baseado em paradas dos trens em pontos determinados, as estações de transbordo. O sistema rodoviário, diferentemente, admite paradas dos automóveis à vontade dos condutores, ao longo das vias.

Este estudo tem como objetivo investigar o papel da acessibilidade, em particular no que envolve o sistema viário no processo de desenvolvimento urbano, sob uma perspectiva histórica. Conforme Santos (1992, p. 53),

A história é uma totalidade em movimento, um processo dinâmico cujas partes colidem continuamente para produzir cada novo momento. O movimento da sociedade é sempre compreensivo, global, totalizado, mas a mudança ocorre a diferentes níveis e em diferentes tempos: a economia, a política, as relações sociais, a paisagem e a cultura mudam constantemente, cada qual segundo uma velocidade e direção próprias – sempre, porém, inexoravelmente vinculadas umas às outras.

O sistema viário, como força promotora de alteração do espaço urbano, é um processo que age ao longo do tempo, desde as vias marítimas, fluviais e os caminhos do início da colonização do Brasil. Na pesquisa histórica, o desenvolvimento inicial das cidades brasileiras apresenta planejamento fortemente direcionado por questões econômicas e políticas. Posteriormente, a forma de planejar se modificou envolvendo novos atores e novas questões em busca de uma cidade para todos. Dentro desse contexto, a pesquisa histórica se justifica como forma de entender e modificar o presente a partir da compreensão do passado.

Esta pesquisa surge da necessidade de compreender como a forma de circular configurou a cidade. Como as transformações viárias conduziram a expansão urbana? Pretende-se que essa indagação seja respondida ao longo do trabalho. A importância deste tipo de análise é evidenciar, com base na história, a característica marcante do sistema viário na produção do espaço e compreender as consequências dessa forma de planejamento no desenvolvimento da cidade.

Ressaltando a importância da pesquisa histórica, Gabardo (2001) afirma que a compreensão da evolução de um lugar é a forma de se obter as informações dos vários momentos vividos e conseguir assim reconhecer as transformações do lugar. Conforme Bloch (apud SALIM, 2011) quando o presente é bem referenciado e definido, dá início ao processo fundamental de trabalho do historiador: compreender o presente pelo passado e, numa correlação direta, compreender o passado pelo presente. Sendo assim, a pesquisa pretende contribuir para o aperfeiçoamento das ações de planejamento para o presente e para o futuro, fortalecendo a busca de um processo de desenvolvimento de amplitude política, econômica e social.

A hipótese é que a cidade é desenhada seguindo a lógica circulatória de cada época, fruto das intenções econômicas e políticas. As intervenções nas vias de circulação da cidade, considerando as navegáveis, ferroviárias e rodoviárias, refletiam diretamente no desenvolvimento da região.

A pesquisa abarca o início do século XX, época do começo da urbanização brasileira, período de estabelecimento de muitas cidades e de crescimento de outras. Nesse momento, as cidades tiveram papel relevante no fenômeno de transformação nacional, portanto promover a circulação era necessário para interligar cidades e regiões produtivas do campo com o intuito de facilitar o escoamento das mercadorias e desenvolver o país.

No início desse período, o sistema viário se utilizava da navegação, das ferrovias e de ligações rodoviárias em menor escala, por não ter ainda consolidados os meios de transporte rodoviários no país. O ano de 1923, que especifica o início da pesquisa, é o ponto de partida da possibilidade rodoviária em Serra por ter sido a data da finalização da construção da primeira estrada ligando a região à capital, Vitória. A pesquisa abrange até o início da década de 1970, período em que o sistema rodoviário ganhava papel de destaque no país.

Segundo Gordinho (2003), em 1952, os estudos da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos de Desenvolvimento Econômico orientaram a expansão rodoviária, numa possível tendência mundial. A comissão definiu ser mais econômica a ampliação da infraestrutura rodoviária, se comparada com a expansão ferroviária e portuária. Em 1973, houve a finalização do ramal da BR-101¹ no Espírito Santo, cortando-o de norte a sul. A BR-101 também atravessou o município da Serra de norte a sul e marcou o início das transformações ocorridas na localidade.

Anteriormente a esse período, apesar de ser vizinha à capital, Serra não detinha quaisquer expressividade urbana e econômica no cenário estadual. Após a existência da BR-101, a região passou a receber os grandes projetos federais e se inseriu no contexto estadual. Os planos de desenvolvimento propostos passaram a envolver o município, mediante as indústrias e conjuntos habitacionais que vieram a

¹ A Rodovia Federal BR-101, por intermédio da Lei nº 10.292, de 27 de setembro 2001, passou a ser denominada Rodovia Governador Mário Covas, porém, mediante o recorte temporal da pesquisa, usou-se a denominação utilizada à época.

se instalar na Serra, que teve sua população quase duplicada dos anos 1960 aos anos 1970.

O recorte territorial proposto é o município da Serra, região em que atualmente se encontram desde locais estritamente residenciais a parques industriais; áreas de invasão, onde a paisagem pode ser de evidente pobreza, e até locais nos quais se identifica a existência de população de renda bastante elevada. Essa região de tantas diversidades se desenvolveu nos anos 1960 como local de passagem entre a capital, Vitória, e o norte do Estado do Espírito Santo, onde a agricultura era mais bem desenvolvida. O município da Serra limitava-se ao sul com a capital do Estado do Espírito Santo e era predominantemente rural.

No Capítulo 3, será mais bem apresentada a localidade da Serra. Mediante a busca de desenvolvimento econômico, o Espírito Santo recebeu investimentos para ampliar sua rede rodoviária e, com a ligação da Capital à região norte do Estado, a Serra teve seu território atravessado pela Estrada Vitória - Colatina, o que mais tarde seria parte da BR-101, concebida com o intuito de conectar o país de norte a sul.

A proximidade da Serra com Vitória e a oferta de áreas livres foram fatores propícios ao incentivo da expansão urbana em direção à Serra. A partir de então, muitas indústrias e conjuntos habitacionais foram implantados no município que deixou de ser uma localidade rural e de baixa densidade demográfica. Conforme identifica Fiorotti (2014), a partir da década de 1970, a Serra teve sua ocupação adensada e redirecionada da região litorânea para a localidade de Carapina. O aporte de indústrias, conjuntos habitacionais e também ocupações irregulares modificou completamente a paisagem do município (FIOROTTI, 2014).

Como o predomínio rodoviário ocorreu em uma época de forte desenvolvimento econômico, a pesquisa foca esse período, de 1923 a 1973, do início da implantação de um sistema rodoviário no município da Serra, que foi a primeira via de ligação rodoviária com a Capital, até o estabelecimento da BR-101 que, num âmbito federal, interligava o Brasil de norte a sul e estabelecia no município da Serra a infraestrutura básica para propiciar seu desenvolvimento.

Foge ao escopo desta pesquisa o aprofundamento de questões de natureza fundiária. Mesmo reconhecendo sua importância no processo de desenvolvimento

de uma região e entendendo que, em muitos casos, o sistema viário aparece como resultado de aspectos da propriedade e de valor da terra, este estudo não pretende aprofundar esses aspectos, haja vista a decisão de estabelecimento da BR 101, de alguma forma, escapar das decisões locais, sendo objeto de uma política nacional de desenvolvimento. É certo que se deve reconhecer que, em muitos dos casos, essas políticas sofrem influência de aspirações locais, contudo esses aspectos poderão ser aprofundados em estudos futuros, até para validar ou não os indícios, sinais ou as provas circunstanciais que este trabalho pode vir a apontar. Adicionalmente no recorte estipulado, poucos parcelamentos ocorreram nas imediações da BR-101. A maioria deles se localizava na região litorânea.

Outro recorte realizado para viabilizar esta pesquisa é a utilização dos Relatórios e Mensagens do Governo do Estado, como fonte primária para a identificação das intervenções aprovadas pelos governantes que administraram o Estado. Entende-se que essa documentação auxilia a narração da história oficial do Estado do Espírito Santo. As demais referências utilizadas objetivaram preencher as lacunas dos relatórios e mensagens não encontradas no período ou ainda como um contraponto à abordagem política estadual. Outra referência importante para a pesquisa foi o livro “A trilha sagrada”, que relata os feitos do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) no Espírito Santo, trazendo detalhado e circunstanciado relato das atividades executadas. Adicionalmente foram identificados discursos do período de Governo de Jones dos Santos Neves, algumas entrevistas, relatos e livros de autoria de ex-prefeitos da Serra. Contudo, mediante a escassa identificação de documentos oficiais do município, eles foram significativos para se extrair informações locais.

O objetivo geral desta dissertação é verificar historicamente, no período de 1923-1973, se o sistema viário, abarcando aqui todas as vias de circulação na cidade, orientou o desenvolvimento urbano do município da Serra, tendo como base as ações dos governantes da época, que referendaram as intervenções viárias. Intenciona ainda verificar nessa documentação outras ações do Poder Público na região da Serra, a fim de perceber como se deu seu desenvolvimento. Objetiva também examinar se a construção de escolas, postos de saúde, serviços de abastecimento de água, de iluminação, coleta de esgoto, a existência de bancos,

comércios, enfim, a renda do município, constituem aspectos que propiciam a percepção do crescimento urbano e econômico do local.

Para se alcançar o objetivo principal, é necessário atingir alguns objetivos específicos: pesquisar a questão do sistema viário como possível indutor do desenvolvimento da cidade, identificando as formas de circular, o contexto e o momento em que aconteceram as modificações da dinâmica circulatória, fase de navegação, fases ferrovia e rodoviárias; identificar, de forma geral, toda dinâmica circulatória ocorrida no Brasil, aprofundando o entendimento no âmbito estadual e analisando as questões envolvidas nesse processo como a política e a economia; pesquisar, na história do Espírito Santo, os acontecimentos relacionados diretamente ou que envolviam o município da Serra, no que se refere aos fluxos circulatórios. Relacionar as intervenções viárias ocorridas na Serra com a forma como se efetivava o desenvolvimento urbano no município da Serra.

A metodologia utilizada para efetivação da pesquisa foi a revisão bibliográfica referente ao sistema viário e sua interação com o desenvolvimento urbano; à identificação do sistema circulatório implantado no Brasil; à contextualização dos acontecimentos relacionados com a circulação no âmbito federal e a promovida no Espírito Santo; à identificação das intervenções viárias promovidas pelos governantes do Espírito Santo de 1923 a 1973 e outras ações direcionadas a região da Serra; à análise da influência das modificações no sistema viário sobre o desenvolvimento urbano do município da Serra.

Os Relatórios e Mensagens de Governos estaduais utilizados na pesquisa foram localizados no Arquivo Público Estadual, na Biblioteca Pública Estadual, no Arquivo da Assembleia Legislativa e na seção de Arquivo Especial da Biblioteca da Universidade Federal do Espírito Santo. No processo de pesquisa, foram identificados, nesses locais, documentações referentes a levantamentos estatísticos, dados do município da Serra e periódicos de onde foram extraídas também informações sobre o município. Na Biblioteca Pública da Serra, não foram identificadas documentações referentes ao período da pesquisa. Na Prefeitura Municipal da Serra, foi localizada a listagem de loteamentos aprovados desde 1950.

A pesquisa foi estruturada em cinco capítulos. O primeiro se constitui nesta introdução, que trata da problematização do assunto, explanação do conteúdo envolvendo objetivos, hipótese, metodologia, recorte espacial, temporal e documental deste estudo.

Segue à introdução o Capítulo 2, que aborda o tema acessibilidade e desenvolvimento urbano. Este capítulo se baseia na revisão bibliográfica pertinente ao Sistema Viário e Desenvolvimento Urbano e à discussão da relação entre eles. Inicialmente apresenta a circulação como importante fator para a vitalidade do território, explorando como a forma de circular foi sendo modificada com o passar do tempo, traçando um histórico da dinâmica circulatória brasileira e identificando, nesse contexto, como esta vai reverberar no Estado do Espírito Santo.

O Capítulo 3 examina a região da Serra em sua ocupação inicial, quando a circulação se dava por meio dos rios, mares e caminhos vicinais, e como essa forma de circular agia na localidade. Avalia o período de implementação da rede ferroviária e seus efeitos na região da Serra até chegar a 1923, o ano da construção da estrada Vitória-Serra que marcou o predomínio rodoviário sobre os demais meios de circulação. Esse foi o recorte inicial desta pesquisa.

O Capítulo 4 analisa as intervenções viárias promovidas pelos governantes com base nos Relatórios e Mensagens de Governo, evidenciando as intervenções ocorridas na Serra. Outras fontes também foram utilizadas, em especial aquelas específicas ao município, permitindo demonstrar como ocorreu a circulação rodoviária na Serra e como esse processo circulatório agiu sobre o território, mediante os fatores políticos e econômicos envolvidos.

O Capítulo 5 traz as considerações que puderam ser verificadas ao longo do processo da pesquisa, identificando as alterações viárias e suas consequências na urbe.

2 ACESSIBILIDADE E DESENVOLVIMENTO URBANO

A acessibilidade abordada na pesquisa compreende os diversos sistemas de vias que promovem a circulação na cidade: os rios e o mar como vias que compõem o sistema de navegação, a linha férrea como base do sistema ferroviário e as ruas, avenidas, estradas e rodovias que constituem o sistema rodoviário. A acessibilidade promovida por esses sistemas viários e o desenvolvimento urbano estão diretamente relacionados com o processo de ocupação e evolução das cidades. Como afirma Villaça (1998, p.23), “[...] a acessibilidade é mais vital na produção de localizações do que a disponibilidade de infraestrutura [...] uma terra jamais poderá ser considerada urbana se não for acessível [...]”. Nesse contexto, pode-se definir que, sem a existência de um o sistema viário, a urbe não pode existir.

A rede viária de uma cidade é a base de seu desenho, é um dos elementos morfológicos de sua composição que, mesmo sendo fixa no território, age diretamente sobre as transformações na vitalidade social e econômica da cidade (LAMAS, 2004). Ao se desenhar uma cidade, as vias são os traços iniciais que definem e direcionam os fluxos a seguir. Os eixos de circulação e seus cruzamentos são as coordenadas principais no desenho da urbe, definindo pontos de encontro, locais de fluxo intenso e regiões onde não se queira promover fluxo algum (GEORGE, 1983).

O desenho das vias da cidade define também várias das importantes normas de conduta dos cidadãos, consequentemente determinando as condições de integração do homem com a cidade (FERROZ, 1997). A circulação gerada na cidade pode assim permitir a integração do ambiente e seus habitantes ou provocar a situação inversa ao fixar o traçado da rua sobre um suporte geográfico, definido os quarteirões onde serão implantados os edifícios que darão forma à cidade. O traçado viário é o elemento morfológico que, nos seus diversos níveis ou escalas, permite a interligação das partes da urbe e no processo de urbanização, viabiliza e também é produto da dinâmica social (GABARDO, 2001). Faé e Simonelli (2012) articulam sobre a acessibilidade urbana, as relações sociais e a produção do espaço, afirmando que a acessibilidade tem papel importante na promoção das relações sociais, o que irá refletir na produção do espaço urbano. Os encontros e

desencontros na cidade serão balizados pelas possibilidades criadas pela circulação.

O papel do sistema viário no funcionamento da cidade pode ser comparado com o funcionamento de um organismo animal, em que a circulação é vital para sua existência, pois assim também ocorre com a cidade, cujas funções básicas são habitação, trabalho e lazer, que dependem da circulação para acontecer (GADRET, 1969). A sobrevivência da cidade está subordinada à circulação em seu interior e à articulação com as áreas vizinhas. As vias que compõem o sistema viário é que possibilitam a efetivação da dinâmica dessa circulação.

Vários autores identificam a importância da acessibilidade para a existência da cidade. Gadret (1969, p. 18) considera a circulação como a mais importante função urbana, “[...] uma superfunção da qual dependem todas as demais – atividade-meio que propicia à cidade o desempenho de suas complexas finalidades [...]”. Mello (1975) afirma que, criada a possibilidade de circular, é natural o fluxo de habitantes para áreas novas, o que torna o sistema viário um indutor da expansão da cidade. Um exemplo a citar é que, quando se entrega uma rodovia, regiões não desenvolvidas passam a interagir com o sistema produtivo de outras regiões e, por consequência, tendem a se desenvolver. Deleuze e Guatari (apud MANTZIARAS, 1996) expõem que a cidade é o correlato da estrada. Ela só existe em função de uma circulação, um verdadeiro circuito que promove a existência de um fluxo com frequência contínua possibilitando, assim, seu desenvolvimento.

As cidades são geradas e sofrem transformações em grande parte pela disponibilidade de acessibilidade, afirma Barat (1978). Choay (1979) coloca a circulação como condição para o funcionamento da cidade. Para ele, excluir a circulação é retirar a pretensão de funcionamento da urbe. Oliveira M. S. F., Oliveira O. J. R. e Oliveira J. S. F (2010) esclarecem que o deslocamento humano na sociedade pode ser identificado como um dos elementos básicos no estabelecimento da cultura e da relação homem e natureza, promotor da dispersão biológica e cultural da espécie humana e sua ocupação pelo planeta. A necessidade de deslocar-se foi um dos maiores motores no desenvolvimento da técnica, tendo como consequência a invenção de várias máquinas que modificaram a existência humana e a vida do planeta como um todo. Para Alves e Raia Junior (acesso em 26

jan. 2016), a necessidade de se deslocar é inerente à vivência da população. Os deslocamentos ocorrem para efetivar as mais simples e as mais complexas atividades existentes na urbe.

Nessa perspectiva, a ocupação urbana vai se desenvolvendo a partir da existência da acessibilidade. Assim, quaisquer que sejam as intenções de ocupar o solo, estas só se efetivam a partir da existência da circulação. O sistema viário e a forma de circular por ele podem ser inseridos para estimular a ocupação ou por sua existência promover o desenvolvimento da expansão urbana. As alterações sobre essa estrutura circulatória também irão implicar alterações no processo de ocupação urbana, o que confirma Voigt (1964), ao dizer que lugares com possibilidade de crescimento igual, ao serem modificados em sua estrutura viária, geram desenvolvimento distinto mediante a forma de circulação proposta.

Na pesquisa sobre a inter-relação existente entre acessibilidade e desenvolvimento urbano, os tipos de transporte associados a cada sistema viário também têm participação na dinâmica circulatória. Como associa Voigt (1964), a via de acesso e o meio de transporte são um sistema provocador do processo de expansão, com força de parar, modelar e fazer desenvolver. As vias de circulação e os tipos de transporte têm ação direta na construção das cidades. Nesse contexto, Ferreira (2012) afirma que as vias de transporte, quaisquer que sejam, atuam como agente transformador do espaço onde se localizam, promovendo desenvolvimento e valorização de certas áreas e também a deterioração de outras; considerando que o uso dessa capacidade irá direcionar o desenvolvimento para onde se deseja.

Na visão do planejamento do desenvolvimento dos transportes, a acessibilidade aos diversos locais da área urbana é definida como um potencial a ser explorado, devido à capacidade da acessibilidade de moldar e mudar a estrutura urbana (BRUTON, 1979). Os transportes devem estar inseridos no contexto do planejamento urbano, já que “[...] são de fundamental importância para o desenvolvimento da sociedade, atuando como limitador ou facilitador ao crescimento e integração dos diversos lugares, nas mais distantes partes do mundo” (FERREIRA, 2012, p.17). Zione (2003) enfatiza a importância do sistema de transporte apresentando as vias e os transportes como meio de produção das localidades na composição da organização espacial, o que evidencia a influência dos sistema de vias sobre o desenvolvimento

urbano e identifica a importância do planejamento urbano, considerando o pensar a cidade usando seus agentes a seu favor.

A necessidade de fazer circular pessoas e mercadorias fez com que o desenvolvimento do sistema viário acontecesse em paralelo à ocupação urbana, ora como indutor ora como consequência. A transformação na organização do espaço é resposta às diferentes exigências das forças produtivas (ZIONE, 2003). Mediante as demandas do processo de acumulação do capital, ocorrem diversas transformações que reorganizam o espaço. Conforme Marx, citado por Harvey (2005), no funcionamento do capitalismo, existe a necessidade de superar barreiras espaciais com o intuito de anular o espaço pelo tempo, o que é viabilizado por meio dos investimentos e da inovação nos sistemas de transporte. O sistema capitalista gera, então, a necessidade de expandir e modificar a dinâmica circulatória do território. Sposito (2010) expõe que os diversos tipos de sistema viário foram se estruturando e se sobrepondo, ou dando lugar a novas formas de se deslocar para atender às solitudes do capitalismo, a tal ponto que as cidades se articulassem e se tornassem uma rede urbana.

O desenvolvimento urbano e o sistema viário têm uma relação intrínseca de ação e reação. Os caminhos que promovem a dinâmica da circulação se constituem em necessidade de primeira ordem para o desenvolvimento das localidades (AZEVEDO apud GOULARTI FILHO; QUEIROZ, 2011). O poder de transformação da existência de uma nova via ou das alterações promovidas no sistema viário existente reflete diretamente no desenvolvimento urbano da região servida por essas vias. Villaça (1998) identifica, no sistema viário, a força de conseguir incluir, incorporar e subjugar as demais estruturas que compõem o território, mais do que o contrário.

Mediante as possibilidades de ação do sistema viário sobre o desenvolvimento da urbe, Barat (1979) evidencia que, devido à imbricação do desenvolvimento viário e do urbano, no processo de planejamento da cidade, há que se promover uma expansão coordenada entre o uso do solo e a forma de acessibilidade aos polos de concentração de atividades, por meio da estrutura viária, usando essa influência a favor do desenvolvimento da urbe.

2.1 UMA ANÁLISE HISTÓRICA

Nessa perspectiva, a pesquisa aqui apresentada pretende demonstrar a atuação histórica do sistema viário no desenvolvimento urbano da cidade, tomando como referência o município da Serra, no Estado do Espírito Santo. Para Borges (2010), na história o desenvolvimento das infraestruturas se confunde com o desenvolvimento das cidades, sendo indissociáveis. A análise histórica identifica, na origem das cidades, a infraestrutura como suporte para o desenvolvimento.

Como confirma Zione (2003), o espaço urbano é produto histórico, e a busca pela história da formação do lugar identifica sua forma, causa e meio de se desenvolver. É preciso considerar que, nessa busca histórica da ação do sistema viário no desenvolvimento da cidade, cabe definir esse desenvolvimento como expansão da urbe, a modernização de seu espaço e dos sistemas de transporte, fazendo menção ao fato de que essa definição hoje é considerada obsoleta, mediante as constatações dos problemas existentes atualmente nas cidades, que refletem a não associação do desenvolvimento urbano às questões sociais e culturais (SOUZA, 2008), porém, em uma abordagem histórica, a definição é bem apropriada.

Conforme Souza (2008), o desenvolvimento urbano, no processo inicial de estabelecimento das cidades, era fruto de uma busca intensa por desenvolvimento econômico e modernização tecnológica. Mantziaras (1996) identifica ainda que o desenvolvimento no passado partiu da existência de uma trilha, do curso de um rio, de uma linha férrea, até chegar aos dias atuais em que planejar o urbano abrange colocar o fluxo humano como uma ordem superior em um âmbito que envolva questões sociais e culturais.

Reportando ao histórico dos sistemas de vias que geraram a dinâmica da circulação, na cidade antiga, o principal meio de interligação e transporte eram as vias aquáticas, tanto na comunicação de territórios distantes quanto dentro da própria cidade (MUMFORD, 2008). Com o aprimoramento do uso da roda, aliado à necessidade de transportar cargas por via terrestre de forma que reduzisse a força humana ou animal, surgiram, na Alemanha e na Inglaterra, os trilhos inicialmente movidos à tração animal. Com a Revolução Industrial, os animais foram substituídos pelas locomotivas tracionadas a vapor que foram mais e mais se modernizando

(SARTÓRIO, 2007). A criação da ferrovia possibilitou o transporte de cargas pesadas por longas distâncias.

Nesse sentido, a ferrovia foi a principal alternativa para o desenvolvimento econômico mundial (QUINTÃO, 2010). O sistema ferroviário criou demandas sem precedentes de: ferro, madeira, vidro, couro, pedra etc. e aumentou a circulação das mercadorias e mão de obra, gerando verdadeiros mercados nacionais (QUINTÃO, 2010). O transporte sobre trilhos de ferro se aliou ao transporte aquático, apesar de os caminhos terrestres também complementarem a circulação como um todo. As trilhas iniciais por onde se passava apenas a pé ou a cavalo foram alargadas, com o intuito de permitir a passagem de carroças e melhorar o transporte de mercadorias. Posteriormente essas vias foram pavimentadas para favorecer também a dinâmica circulatória (SARTÓRIO, 2007).

A invenção do automóvel foi outro instrumento de impulsão para as modificações no sistema circulatório. Utilizados a favor da circulação por vias terrestres, inicialmente movidos à eletricidade, posteriormente à gasolina, em uma contínua busca por desenvolvimento, criou-se o motor a diesel (SARTÓRIO, 2007). A busca incessante por aprimoramento dos mecanismos de locomoção ia se refletindo diretamente nas possibilidades de circular e transportar na cidade, conseqüentemente modificando o espaço urbano. A passagem de um sistema viário para o predomínio de outro foi um verdadeiro marco na modificação da urbe.

2.2 OUTROS AGENTES ATUANTES NO DESENVOLVIMENTO URBANO

A pesquisa realizada evidencia o predomínio da ação do sistema viário no desenvolvimento urbano, mas é necessário identificar outros agentes de ação. Segundo a ótica de Fromm (1968), o sistema viário é a forma de viabilizar a interação entre mercadorias e passageiros aos centros de produção e consumo, promovendo o desenvolvimento econômico e urbano da região. A ação da dinâmica circulatória sobre a economia amplia a complexidade de todo o processo de desenvolvimento da urbe.

Voigt (1964) afirmou que os sistemas de transporte favorecem o desenvolvimento da economia e Barat (1978) acrescentou que, para o desenvolvimento completo de um lugar, é necessário o planejamento conjunto dos transportes, da cidade e da

economia, como partes fundamentais do desenvolvimento a que se queira chegar, pois os investimentos em transporte são muitas vezes aceleradores do desenvolvimento econômico, mas não totalmente suficientes para se desenvolver a região por inteiro. Nesse sentido, Barat (1978, p.310) define que “[...] as cidades se desenvolvem em pontos nodais da rede de transporte e devem parte de sua expansão às vantagens de contato entre mercados consumidores, zonas de produção e matérias-primas, etc.”.

Na ótica da associação entre o desenvolvimento urbano, a circulação e a economia, Villaça (1998) identificou a questão econômica como uma das estruturas não territoriais que se articula com a produção do território, assim como também a política e a ideológica, evidenciando que a alteração, em qualquer dessas estruturas, age sobre as demais. As diversas atividades que envolvem a vivência na cidade estão conectadas e, como aborda Ferreira (2012), a atividade econômica permeia todas as atividades existentes no sistema capitalista, identificando a dinâmica circulatória como algo não apenas social, mas evidentemente capital.

Nessa perspectiva, Bruton (1979) aponta que a questão econômica gera políticas para influenciar a produtividade, a forma e a organização das regiões, entre outras questões, como trabalho e moradia, e aposta no processo de desenvolvimento viário e urbano para se desenvolver. A economia utiliza o sistema circulatório em favor de promover seu crescimento e, conseqüentemente, altera o território. Com relação a esse tema, Barat (1978, p. 4) afirma que “[...] o investimento em transporte atua como poderoso fator no espaço econômico, condicionando novos esquemas de divisão geográfica”. Num processo cíclico, o desenvolvimento econômico investe no desenvolvimento viário e de transportes, que age diretamente no desenvolvimento urbano que, por sua vez, promove o crescimento econômico; o processo prossegue agindo e reagindo. A questão econômica é abordada na pesquisa devido à sua influência sobre o sistema viário de qualquer localidade. Campos (2007) expõe a impossibilidade de separar o estudo do sistema viário da economia e vice-versa, já que a rede de vias está diretamente ligada ao abastecimento e escoamento da produção do lugar, o que será diretamente influenciado pelo desenvolvimento econômico da região.

Agregando outro agente de ação em todo o processo de desenvolvimento da urbe, cita-se Barat (1979), que identifica que a interação existente entre a estrutura econômica e a organização urbana é feita de contínuas aplicações de decisões locais, somadas a decisões regionais e, por fim, da Nação como um todo, o que apresenta a forma da organização urbana como um reflexo da cristalização de um processo econômico. Dentro desse processo, o autor cita outro agente do desenvolvimento econômico, “as decisões”, que apresentam aqui a força da atuação do Estado em qualquer instância, em que suas decisões terão influência direta sobre a dinâmica circulatória, a economia e o desenvolvimento urbano.

Conforme aponta Lipietz (1988), o Estado se preocupa em produzir o sistema viário à medida que este altera a economia da região. O uso dos Relatórios e Mensagens de Governo na pesquisa acontece mediante a percepção da força de atuação das decisões advindas do poder do Estado sobre a promoção da acessibilidade e, conseqüentemente, sobre a ocupação do solo. A atuação do governo tenta conjugar uma política de desenvolvimento capitalista com uma política de planejamento geral, somando a isso os objetivos de conciliação de interesses dos diversos grupos sociais. Essas decisões irão repercutir na localização das atividades e diretamente na configuração espacial, no desenho da cidade (BARAT, 1979).

Dentro da relação economia e sistema viário, é necessário abordar também que a condição de acessibilidade tem influência direta sobre o valor da terra. Ferreira (2005) diz que o solo urbano tem seu valor definido por sua localização, o que é confirmado por Carlos (apud SANTOS E., 2012, p. 66), quando afirma que “[...] a terra como mercadoria tem um valor que se expressa através da localização, papel e grau de inter-relação com o espaço global, produzido [...]”, sendo, assim, a via de acesso que pode viabilizar a especulação imobiliária gerando uma ocupação com enormes vazios urbanos, onde a sociedade se apropria dos problemas e os lucros são exclusivamente privados (SANTOS A., 2012). Ferreira (2012) coloca a estrutura viária como estrutura que permite compreender as estratégias de mercado sobre o espaço urbano. Se comparada com as demais estruturas produtoras do território, suas instalações ou expansões podem identificar os propósitos do mercado (FERREIRA, 2012). A expansão do sistema viário está intrinsecamente ligada à questão fundiária e à especulação imobiliária, evidenciando mais uma vez o

potencial da ação do sistema viário sobre o desenvolvimento urbano, o que pode levar a consequências positivas ou negativas.

Dentro da problemática do desenvolvimento do sistema viário e do desenvolvimento urbano, Wingo e Perloff (apud BRUTON, 1979), na década de 1960, argumentaram que a cidade, como um sistema, evolui, alterando o uso do solo e, consequentemente, os fluxos de tráfego e vice-versa. Sendo assim, Wingo e Perloff (apud BRUTON, 1979, p.10) concluíram que a facilidade de acessibilidade está associada ao “[...] papel de mercado na determinação da quantidade de terra que está disponível para desenvolvimento a diferentes níveis de acessibilidade [...]”. Adicionalmente, Mello (1975) expõe que a relação entre a forma de circular na cidade e o uso do solo pode acontecer de duas maneiras: ou os fluxos ocorrem em função do uso do solo, ou o uso do solo acontece em função do sistema circulatório.

Nesse cenário, estão envolvidas a questão fundiária, o valor da terra, a ação do mercado sobre o uso do solo e a valorização que se queira dar à terra. Questões que, por vezes, direcionam o desenvolvimento em favor da economia e não dos usuários da cidade. Goularti Filho e Queiroz (2011) apontam que o vínculo do sistema viário à economia não permite que a dinâmica da circulação das mercadorias e das pessoas seja autônoma e sim interdependente das mudanças econômicas, o que pode gerar também o processo inverso ao desenvolvimento de uma localidade.

2.3 EXEMPLOS DA AÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO NO DESENVOLVIMENTO URBANO

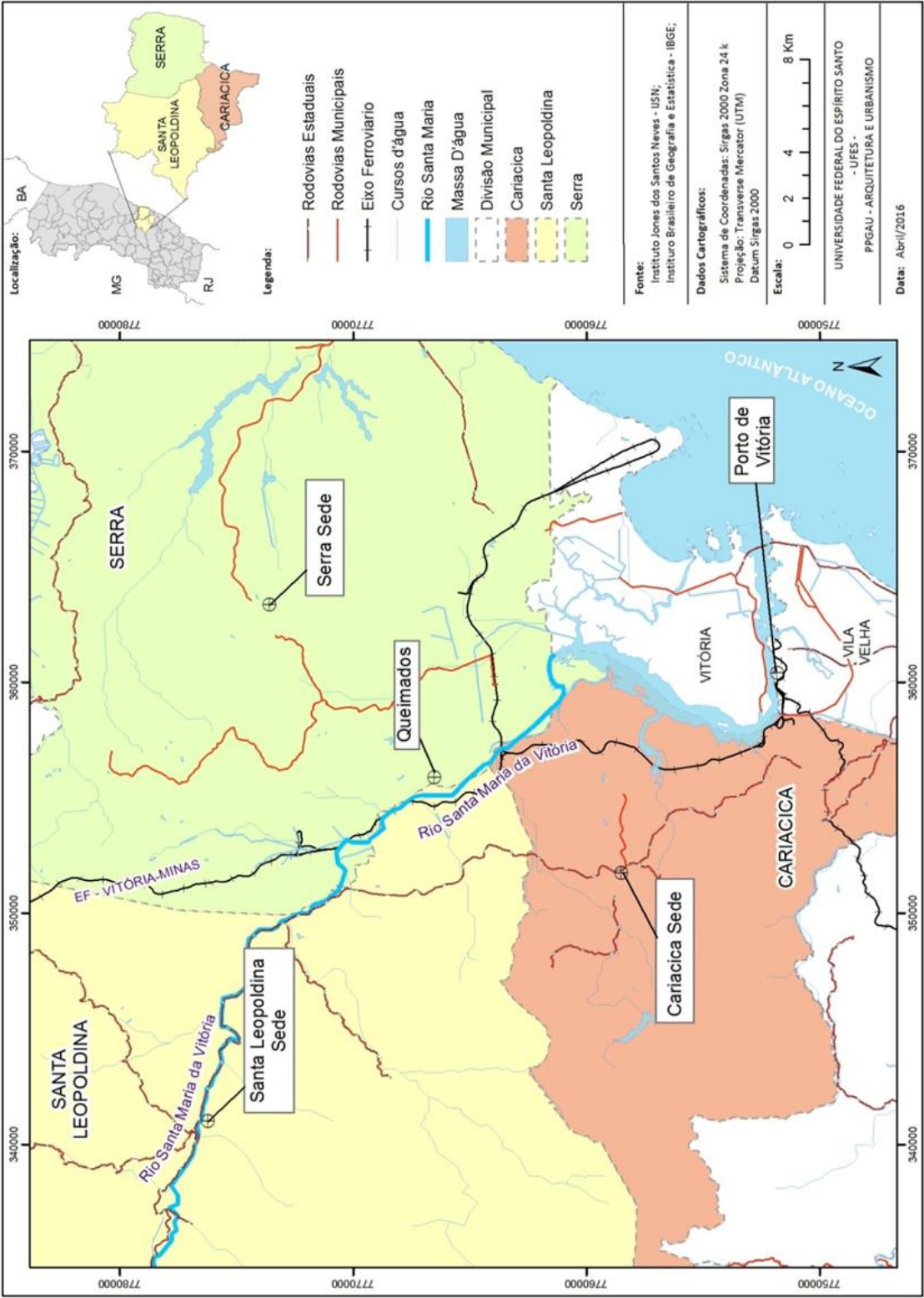
Mediante a atuação do sistema viário no processo de desenvolvimento urbano, é possível distinguir as localidades que se desenvolveram no período do sistema hidroviário aliado às estradas vicinais para se percorrer a cavalo; as cidades que se formaram ao redor das estações ferroviárias; e, por fim, as várias cidades que se desenvolveram nos pontos nodais ao longo das rodovias. Com a mudança do predomínio do sistema viário atuante em cada época e a articulação da economia e do Estado, algumas localidades evoluíram, outras deixaram de se desenvolver ou desapareceram mediante a inexistência de sua função no contexto econômico e político em que estavam inseridas.

Nessa perspectiva, foram identificadas algumas localidades no Estado do Espírito Santo que, de forma positiva ou negativa, se modificaram mediante a ação do sistema viário de sua época. Na região central do Estado, são exemplos a citar: Santa Leopoldina e Queimado. Conforme representado na Figura 1, Santa Leopoldina, originária do estabelecimento de imigrantes europeus, teve seu auge comercial em 1919. A vila inicialmente era acessada pelo rio Santa Maria, pelo qual também suas mercadorias eram escoadas até o porto de Vitória (PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA LEOPOLDINA, acesso em 3 mar. 2016). A Freguesia de Queimado tinha a função de entreposto comercial entre Santa Leopoldina e o Porto de Vitória, localizado às margens do rio Santa Maria, por onde era escoada a produção da região (BORGES, 2003). A economia de Queimado foi bem desenvolvida como importadora e também exportadora de mercadorias (BARROS, 2002). A construção da estrada de ferro Vitória-Minas, em 1903, modificou as rotas comerciais decretando “[...] o fim da Freguesia de Queimado e dos vilarejos que existiam por causa do rio Santa Maria da Vitória” (BORGES, 2003, p. 92). Santa Leopoldina, em contrapartida, beneficiou-se com o escoamento facilitado via ferrovia, vendo seu crescimento perdurar até 1930, porém, com o estabelecimento da rodovia de ligação de Santa Leopoldina à Cariacica, “[...] ao contrário do que se imaginava, apagaram-se os dias de glória e esplendor, pois o esteio da economia era o Rio Santa Maria da Vitória e não a rodovia como se supunha” (PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA LEOPOLDINA, acesso em 3 mar. 2016). O potencial comercial foi reduzido permanecendo as atividades agropecuárias no município.

Ao norte do Estado do Espírito Santo, a cidade de São Mateus, que se estabeleceu junto às margens do rio Cricaré, como mostra a Figura 2, em torno de 1558, teve sua atividade econômica fortalecida pelo transporte fluvial e o porto por onde era feito o escoamento das mercadorias das regiões interiores próximas, utilizando cavalos e tropas como transporte para se chegar ao porto (NARDOTO; OLIVEIRA, 1999).

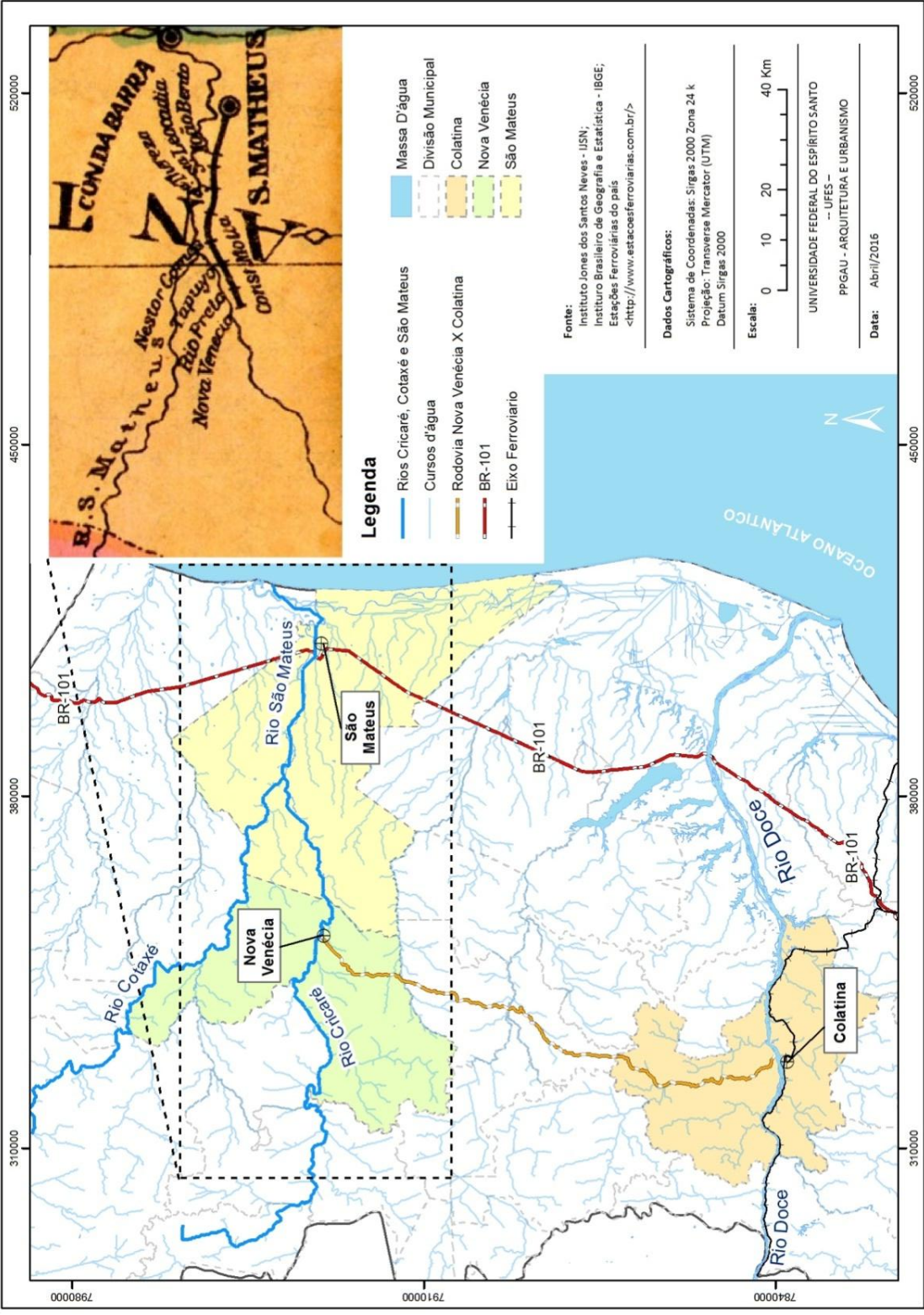
Em 1930, quando foi instalada a ferrovia que ligava São Mateus à Nova Venécia, ampliou-se o crescimento desses municípios com o aumento da possibilidade de escoamento de café e madeira (PIVA, acesso em 3 mar. 2016).

Figura 1 – Dinâmica circulatoria do rio Santa Maria da Vitória – Santa Leopoldina e Queimado



Fonte: Baseada em dados do IBGE (2010) e IJSN (2014).

Figura 2 – Dinâmica circulatória da região de São Mateus



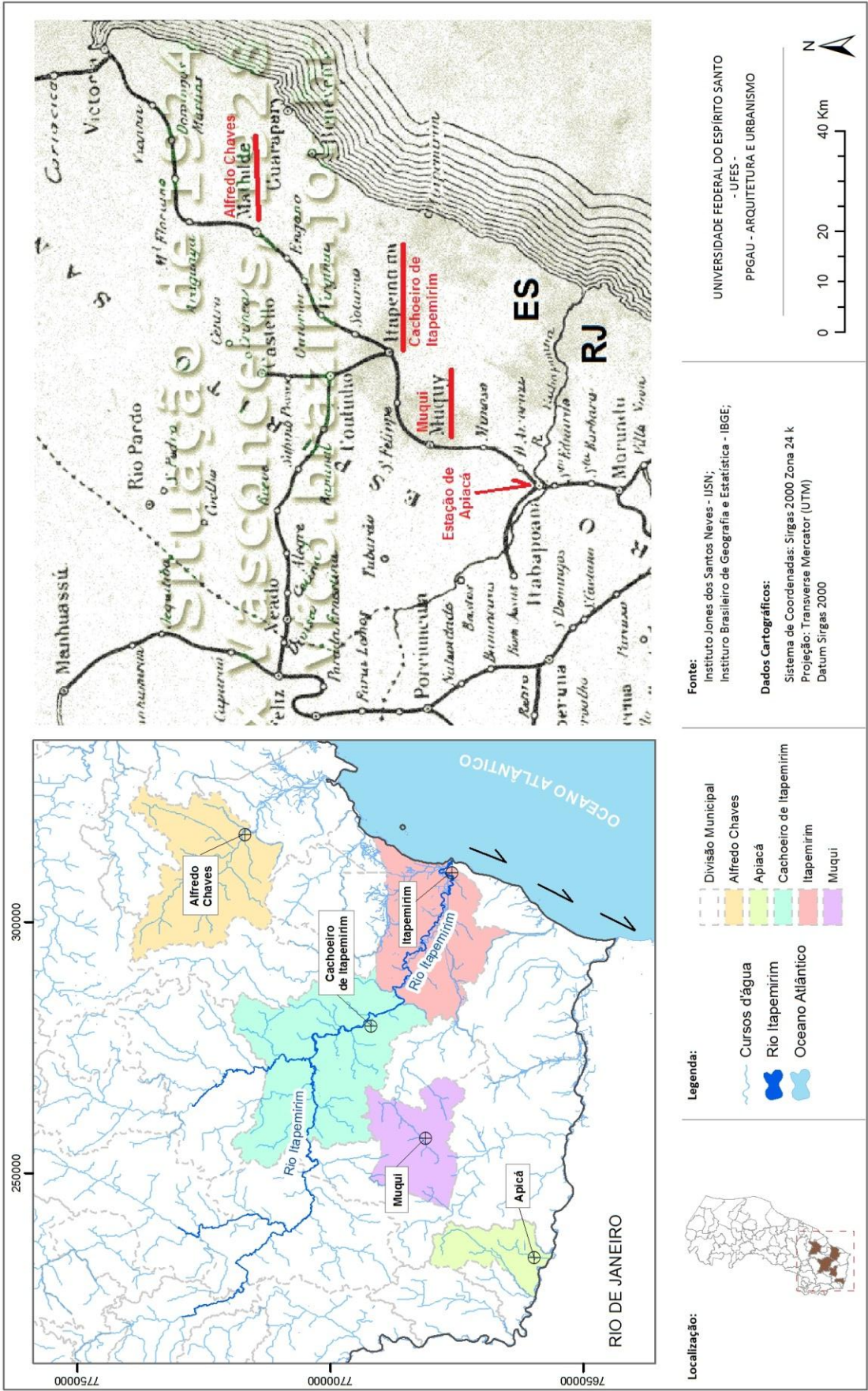
Fonte: Baseada em dados do IBGE (2010), IJSN (2014) e disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br/>

No início da década de 1940, a ferrovia foi desativada e modificou-se a estrutura comercial com o estabelecimento da rodovia que ligava Nova Venécia a Colatina, facilitando a comercialização do café da região diretamente com Colatina que, por sua vez, se utilizava do transporte fluvial via rio Doce, que posteriormente continuou crescendo com a passagem da ferrovia e da rodovia, mantendo, assim, suas funções comerciais (PIVA, acesso em 3 mar. 2016). São Mateus que, a princípio, tinha sua economia voltada à dinâmica fluvial, passou por uma breve tentativa de uso do sistema ferroviário e, por fim, aderiu ao sistema rodoviário como base de interligação com a Capital e o desenvolvimento de sua localidade, em especial com a implantação da BR 101, em 1962 (NARDOTO; OLIVEIRA, 1999).

No sul do Espírito Santo, como identificado na Figura 3, a cidade de Cachoeiro de Itapemirim tornou-se uma importante vila também com o uso do transporte fluvial e a existência de um porto localizado no último trecho navegável do rio Itapemirim, que fazia a captação de todo o café da região. O café era transportado por tropas até o porto e de lá seguia pelo rio até Itapemirim. Em seguida, era levado para o Rio de Janeiro (SANTOS A., 2012). Inaugurada em 1903, a estação ferroviária de Cachoeiro de Itapemirim, que ligava a localidade ao Rio de Janeiro e tornava mais fácil o escoamento da produção agrícola da região, em especial o café (MOFATTI, acesso em 25 mar. 2016), que foi um dos agentes promotores do desenvolvimento da cidade no período do auge da produção cafeeira no Espírito Santo, devido à proximidade com a capital do país, Rio de Janeiro, e a participação em sua economia (MOFATTI, acesso em 25 mar. 2016).

Outras localidades chamadas ramais ferroviários também surgiram e se desenvolveram com a passagem dos trilhos. A cidade, atualmente denominada Apiacá, viu seus dias de glória após a inauguração de sua plataforma ferroviária em 1916 (MOFATTI, acesso em 25 mar. 2016). O declínio da ferrovia modificou toda a dinâmica circulatória e a cidade perdeu sua função econômica em torno de 1955 (PREFEITURA MUNICIPAL DE APIACÁ, acesso em 25 mar. 2016). Muqui e Alfredo Chaves também foram localidades que fizeram parte da área de influência econômica de Cachoeiro de Itapemirim em sua fase de uso do transporte ferroviário. Quando a ferrovia foi desativada essas cidades perderam suas funções. Em resumo, citam-se Goularti Filho e Queiroz (2011), que apontaram que o sistema viário não tem papel passivo, não se ajusta apenas ao que está estabelecido, pode participar

Figura 3 – Dinâmica circulatória da região de Cachoeiro de Itapemirim



Fonte: Baseada em dados do IBGE (2010), IJSN (2014) e disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br/>

ativamente na modificação ou criação de novas circunstâncias. Localidades surgem, desaparecem, ficam estagnadas ou se desenvolvem plenamente mediante as alterações no sistema viário.

2.4 A DINÂMICA CIRCULATÓRIA BRASILEIRA

Na história do Brasil, a circulação inicial era promovida pelo mar e pelos rios. Conforme argumenta Prado Júnior (2011), as articulações iniciais eram feitas unicamente por via marítima, que era a forma de manter a unidade nacional. O transporte fluvial era o único sistema viário utilizado no século XVII para acessar o interior (GORDINHO, 2003), o que fez com que quase toda a atividade econômica e a população ficassem concentradas na faixa litorânea. O país teve na navegação costeira o suporte básico para interligar os vários polos primário-exportadores, cumprindo o papel de integrar longitudinalmente um país econômica e socialmente diferenciado (BARAT, 1978).

A faixa de povoamento costeiro era descontínua, existindo grandes áreas desertas, onde não existia o trânsito por terra e a circulação só acontecia por via marítima ou fluvial. A ocupação do interior só foi evidente a partir do último decênio do século XVII com a descoberta de ouro em Minas Gerais e na região de Mato Grosso (PRADO JÚNIOR, 2011). Até esse período, o interior era conhecido apenas pelas expedições dos bandeirantes que eram de cunho exploratório, propiciavam a abertura de novos caminhos e o conhecimento de territórios ainda não ocupados, mas não geravam um processo de ocupação expressivo.

Nesse período de predomínio circulatório por vias fluviais e marítimas, a economia brasileira era especializada na exportação de produtos primários e, como a estruturação do espaço geográfico econômico era descontínua e dependente do mercado externo, as atividades econômicas aconteciam numa faixa litorânea restrita com acesso fácil à navegação (BARAT, 1978). Associadas ao sistema viário fluvial e marítimo, existiam as trilhas, por onde eram conduzidas as mercadorias que geravam a atividade econômica do país. Essas vias terrestres foram utilizadas até 1840, quando iniciaram a construção de estradas calçadas de pedra e com largura que permitisse a passagem de carroças (GORDINHO, 2003).

Com o crescimento econômico do país, o sistema ferroviário surgiu com a função principal de escoar a produção do interior até o litoral, considerando que a navegação fluvial, em várias localidades, era utilizada para atingir áreas interiores que se distavam da ferrovia, não deixando de existir também as estradas de terra onde não se acessava pelos rios.

O período do final do século XIX até o início do século XX foi uma fase de intensa construção de ferrovias no Brasil, os troncos e os ramais ferroviários. A expansão da rede ferroviária aconteceu mediante a necessidade de exportar o café produzido no Brasil. O período de maior expansão nacional ocorreu entre 1908 e 1914 (PAULA, 2001). O transporte, que anteriormente era feito somente em carros de boi ou por tropas, passa a ser pelas vias férreas, reduzindo os custos do transporte e possibilitando o acesso às lavouras mais distantes dos portos fluviais, garantindo mais rapidez e representando modernidade, tornando o sistema ferroviário de forte presença no país, colocando num segundo plano a navegação marítima e fluvial (GORDINHO, 2003). Campos (2007) identificou que, na época em que o trem monopolizou os transportes terrestres, os caminhos e estradas existentes tinham a função de alimentar ou distribuir as mercadorias que circulavam nas ferrovias; a produção das fazendas era levada por tropas até à estação ferroviária onde seriam conduzidas até os mercados consumidores. Na estação de trem as tropas e comerciantes também recebiam as mercadorias a serem comercializadas e consumidas na região.

De 1916 a 1920, o índice de novas construções ferroviárias declinou, o advento da I Guerra mundial ocasionou dificuldade nas importações de equipamentos, a crise de 1929 afetou o setor agroexportador, a expansão rodoviária, associada a políticas internas, fez com que a rede ferroviária de modo geral estagnasse (PAULA, 2001). O período de predominância do sistema fluvial e marítimo agiu sobre a formação do território, assim como a mudança para o predomínio ferroviário também influenciou a criação, estagnação ou até mesmo o fim de certas localidades que estavam vinculadas ao sistema predominante. Como aponta Jorge Natal (apud PAULA, 2001), o crescimento ferroviário marcou uma ruptura na história do sistema viário brasileiro. O avanço era notável mediante a aceleração da economia, a criação de espaços geoeconômicos no país e a integração da economia exportadora brasileira à mundial.

Goularti Filho e Queiroz (2011) apontam que, até 1930, os setores onde se concentrava a economia brasileira eram basicamente o agroexportador e a produção interna. Iniciada a partir de 1930, a industrialização gerou a necessidade de permitir o fluxo de bens intermediários e finais, com o objetivo de atender ao mercado interno. A falta de investimentos no sistema ferroviário o tornou incapaz de suprir as necessidades devido à rede existente, ao alto custo de construção e à forma como era operado. As ferrovias, então, não conseguiram unificar o mercado nacional (BARAT, 1978). Como afirma Paula (2001), a mudança de uma economia voltada para a exportação de produtos primários para uma economia baseada na substituição das importações ocasionou o declínio do sistema ferroviário que garantiu o desenvolvimento do padrão inicial. O modelo de exportação associado à ferrovia foi substituído pela industrialização associada ao sistema rodoviário, considerando que isso é a história brasileira. Essa foi a opção adotada pelo país, pois a ferrovia poderia ser integrada ao sistema rodoviário e fluvial (PAULA, 2001).

O processo de industrialização brasileiro modificou e evoluiu o sistema de circulação do país, ao optar pelo uso do sistema rodoviário para promover a dinâmica circulatória. Consequentemente, essa alteração agiu sobre a ocupação e o desenvolvimento urbano brasileiro, como afirma Santos (2004), ao identificar que, antes da industrialização do país as estradas de ferro e as de rodagem eram traçadas em direção aos portos existentes por todo o litoral e com a industrialização se impõe a criação de verdadeiras redes de interligação, expandindo as áreas de ocupação. Santos (2008) confirma ainda que os nexos econômicos após os anos 1940 se impuseram às dinâmicas urbanas, modificando a totalidade do território, confirmando, assim, que a modificação na economia alterou a dinâmica circulatória, o que refletiu sobre a produção do território.

Com o intuito de crescer economicamente com a industrialização, o governo brasileiro contrata, em 1942, um grupo americano chefiado por Edward Taub para elaborar o plano de atividade econômica nacional (MELLO, 1975). Em 1943, chegou ao Brasil a Missão Técnica Americana chefiada por Morris L. Cooke que analisou diversos setores, entre eles o de transporte, elaborando um plano de Obras e Equipamentos (MELLO, 1975). De 1946 a 1947, foi criado o plano SALTE a ser executado de 1949 a 1953, que direcionava 51,3% de investimento para os transportes e definia que 70% desses recursos iriam para o sistema ferroviário;

porém esse plano não foi totalmente executado (MELLO, 1975), pois conforme Gordinho (2003, p.122), “[...] em 1952, os resultados dos Estudos da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos de Desenvolvimento Econômico orientaram a expansão rodoviária, numa tendência mundial predominante [...]”. A comissão definia que era mais econômica a ampliação da infraestrutura rodoviária em relação à expansão ferroviária e portuária (GORDINHO, 2003). De 1956 a 1960, foi elaborado o Programa de Metas do Governo, totalmente executado em favor do desenvolvimento nacional, e o investimento no setor rodoviário se tornou prioritário (MELLO, 1975).

O sistema rodoviário surgiu como forma de criar uma rede viária que atendesse à necessidade de acessibilidade para o crescimento do desenvolvimento industrial. Com a consolidação do processo de industrialização e os investimentos advindos dos planos de desenvolvimento, o sistema rodoviário passou a ocupar o lugar mais importante do sistema viário a ser utilizado (BARAT, 1978). Conforme Goularti Filho e Queiroz (2011), as políticas públicas que se efetivaram sobre o sistema rodoviário estavam vinculadas à busca em unificar o mercado nacional e aumentar a integração econômica com o mercado internacional; fatores gerados pelo processo de industrialização e necessários para o seu desenvolvimento.

Além dos investimentos internos, a passagem de uma economia voltada para a produção e a exportação de produtos primários para outra, visando ao mercado interno, tendo na indústria seu carro-chefe, aplicou, a partir de 1950, maciços investimentos estrangeiros na nova economia (PAULA, 2001). Desses investimentos, 53,9% foram direcionados ao setor de máquinas-automóveis, o que contribuiu para a consolidação da indústria automobilística como líder absoluta do processo de industrialização (PAULA, 2001). De acordo com Goularti Filho e Queiroz (2011), o fomento à opção de um sistema de circulação rodoviário contribuiu para que o Estado agisse em favor da desativação da malha ferroviária nacional (GOULARTI FILHO; QUEIROZ, 2011).

Conforme Barat (1978), a passagem do sistema ferroviário e de cabotagem para o sistema rodoviário foi um processo acelerado ocorrido e firmado em paralelo ao desenvolvimento industrial. Paula (2001) afirma que o declínio do sistema ferroviário começou anteriormente a 1950 e que, a partir daí, passou a existir uma política antiferroviária de desmonte de uma grande parte das linhas de trem. Os

investimentos migraram do setor ferroviário para o rodoviário, considerando que essa migração só pode ser entendida se levarmos em conta a existência de um movimento conjunto da economia e política. Como expõe Fiori (apud PAULA, 2001), na dinâmica do Estado brasileiro, a economia e a política agem como forma de dominação. A opção rodoviária foi fruto dessa dominação.

A partir de 1950, os principais Estados brasileiros tiveram que se adequar às novas demandas de circulação de mercadorias geradas pela industrialização. A ferrovia transferiu suas cargas e passageiros para a rodovia, onde ônibus e caminhões faziam muitas vezes o percurso paralelo ao dos trens (CAMPOS, 2007). A industrialização retirou a ferrovia do predomínio circulatório e estabeleceu o uso do sistema rodoviário.

O crescimento da indústria automobilística gerou a necessidade de investimentos crescentes na construção e melhoria das rodovias, agindo diretamente no espaço urbano, modificando o uso do solo e a circulação de veículos nas cidades (MELLO, 1975). Em 1953, Robert Mitchell e Chester Rapkin da Universidade da Pensilvânia elaboraram uma análise e concluíram que os diferentes tipos de uso do solo geram fluxos diversificados, interpretando a cidade como partes conectadas por diversas formas de comunicação, em que importante era o tráfego rodoviário (BRUTON, 1979). Isso incitava ainda mais o crescimento rodoviário imposto pelo Estado e alterava a configuração urbana do Brasil, pois, conforme a afirmação de Mello (1975), a flexibilidade do sistema rodoviário, quanto à rota e horários, se comparado com o transporte ferroviário, tem ação mais rápida sobre as modificações do uso do solo em relação ao sistema ferroviário.

O argumento ideológico do progresso defendido pelo Estado estava ao lado da rodovia, classificando a ferrovia como um sistema arcaico e antieconômico (PAULA, 2001). O uso da rodovia era defendido pelo baixo custo, pois o país vivia uma economia de desenvolvimento em que os recursos eram escassos e o custo de operação da rodovia era menor, se comparado com o sistema de navegação e o sistema ferroviário (BARAT, 1978). Outras características que apoiavam o predomínio rodoviário foram: rapidez, regularidade, operações de carga porta a porta e menor quantidade de mão de obra (BARAT, 1978).

Implantado o sistema rodoviário e com o objetivo de atender à demanda nacional, houve um aumento na extensão da rede viária, de 64 mil quilômetros em 1952 para 181 mil quilômetros em 1970 (BARAT, 1978). O incentivo ao desenvolvimento do sistema rodoviário no país foi evidenciado com a criação do Fundo Rodoviário Nacional em 1945 (GOULARTI FILHO; QUEIROZ, 2011). No ano de 1969, o Fundo Rodoviário Nacional liberou verbas para expansão e conservação das vias do país, num montante de 79,5% do total arrecadado (BARAT, 1978). O Plano de Metas do Governo de Juscelino Kubitschek (1955-1959) tinha como diretriz, para a política nacional de transportes, priorizar a circulação implantando estrutura viária nas cidades (ZIONE, 2003).

O sistema rodoviário implantado no Brasil desempenhou três funções: ligar longitudinalmente os centros urbanos aos litorâneos, ligar transversalmente o interior ao litoral e possibilitar o acesso a áreas rurais (BARAT, 1978), o que modificou a ocupação urbana desses locais. A deterioração do sistema ferroviário e marítimo influenciou a mudança de localização das indústrias. As que estavam nos entroncamentos das ferrovias ou dos portos migraram para as proximidades das rodovias que, por suas características, permitiam que a cidade se desenvolvesse em seu entorno (BARAT, 1978).

Com o desenvolvimento das cidades, os sistemas viários existentes foram alternando de predominância sem deixar de existir por completo. Como a urbanização está diretamente relacionada com a sociedade e o desenvolvimento econômico; as relações espaciais estão sujeitas à transformação contínua (HARVEY, 2005), e a cidade é a forma concretizada desse processo. Hoje é

[...] o resultado cumulativo de todas as outras cidades de antes, transformadas, destruídas, reconstruídas, enfim produzidas pelas transformações sociais ocorridas através dos tempos, engendradas pelas relações que promovem estas transformações (SPOSITO, 2010, p.11).

Há que se considerar que, após a II Guerra Mundial, o sistema ferroviário e o de navegação não deixaram de existir no país; eles passaram para um plano inferior de relevância mediante o sistema rodoviário. O sistema ferroviário apresentou ainda melhorias em sua integração, porém o sistema rodoviário recebeu ousado investimento na construção de vias de ligação com as diversas regiões brasileiras

com o intuito de interligar e possibilitar a circulação por todo o país e se tornou o sistema viário principal (SANTOS, 2008).

Mediante a análise da forma como foi implantado o sistema ferroviário no Brasil, como houve a passagem desse sistema para a predominância rodoviária e como esses processos agiram sobre a formação do território, a afirmação de Prado Júnior (2011, p. 251) resume essa situação expondo: “[...] no Brasil uma coisa é sem dúvida verdadeira: a influência considerável que as comunicações e transportes exercem sobre a formação do país”.

2.5 O SISTEMA VIÁRIO DO ESPÍRITO SANTO

Dentro do contexto nacional, o Espírito Santo, apesar de localizar-se na área geoeconômica mais desenvolvida do país, a Região Sudeste, não participava desse desenvolvimento. O Estado era área de problemas econômicos e sociais, que se agravavam no decorrer do tempo (SIQUEIRA, 2010). Enquanto o país se transformava em estrutura produtiva após 1930, o Espírito Santo permaneceu no modelo-primário exportador, centrado no café até o fim da década de 1950 (SIQUEIRA, 2010).

Fazendo um breve histórico sobre a forma de circular e a ocupação no Espírito Santo, Campos Júnior (2004) define que a ocupação inicial foi em duas fases: uma litorânea e outra do interior. A fase litorânea correspondeu à chegada dos portugueses, perdurando por três séculos, “[...] quando os ocupantes não penetraram mais que quatro léguas medidas do litoral para o interior” (CAMPOS JÚNIOR, 2004, p. 20). Essa ocupação litorânea teve início com a chegada de Vasco Fernandes Coutinho, em 1535, estabelecendo-se na entrada da Baía de Vitória, que passou a ser denominada Vila do Espírito Santo (MOREIRA; PERRONE, 2007). Mediante a falta de capital, Vasco Coutinho viaja até a Europa com o intuito de obter ajuda financeira para condicionar o desenvolvimento de sua capitania. Essa viagem durou sete anos e, em um ataque indígena a Vila do Espírito Santo foi destruída e os sobreviventes fugiram para a ilha onde hoje é Vitória, para outras capitanias e houve também um grupo que se estabeleceu em São Mateus, onde fundaram a vila em 1544. (MOREIRA; PERRONE, 2007).

Para promover o desenvolvimento da capitania, Vasco Fernandes Coutinho trouxe os jesuítas, que se estabeleceram em 1551, com o intuito de expandir o povoamento e catequizar os índios (MOREIRA; PERRONE, 2007). Os jesuítas se instalaram no litoral, onde o acesso por mar era possível. As localidades mais interiores onde se fixaram eram aquelas que podiam ser acessadas via rio (BITTENCOURT, 2006). Com a expulsão dos jesuítas do Brasil, a partir de 1759, as propriedades foram para o governo, os índios passaram a ser explorados e muitas aldeias foram extintas (MOREIRA; PERRONE, 2007).

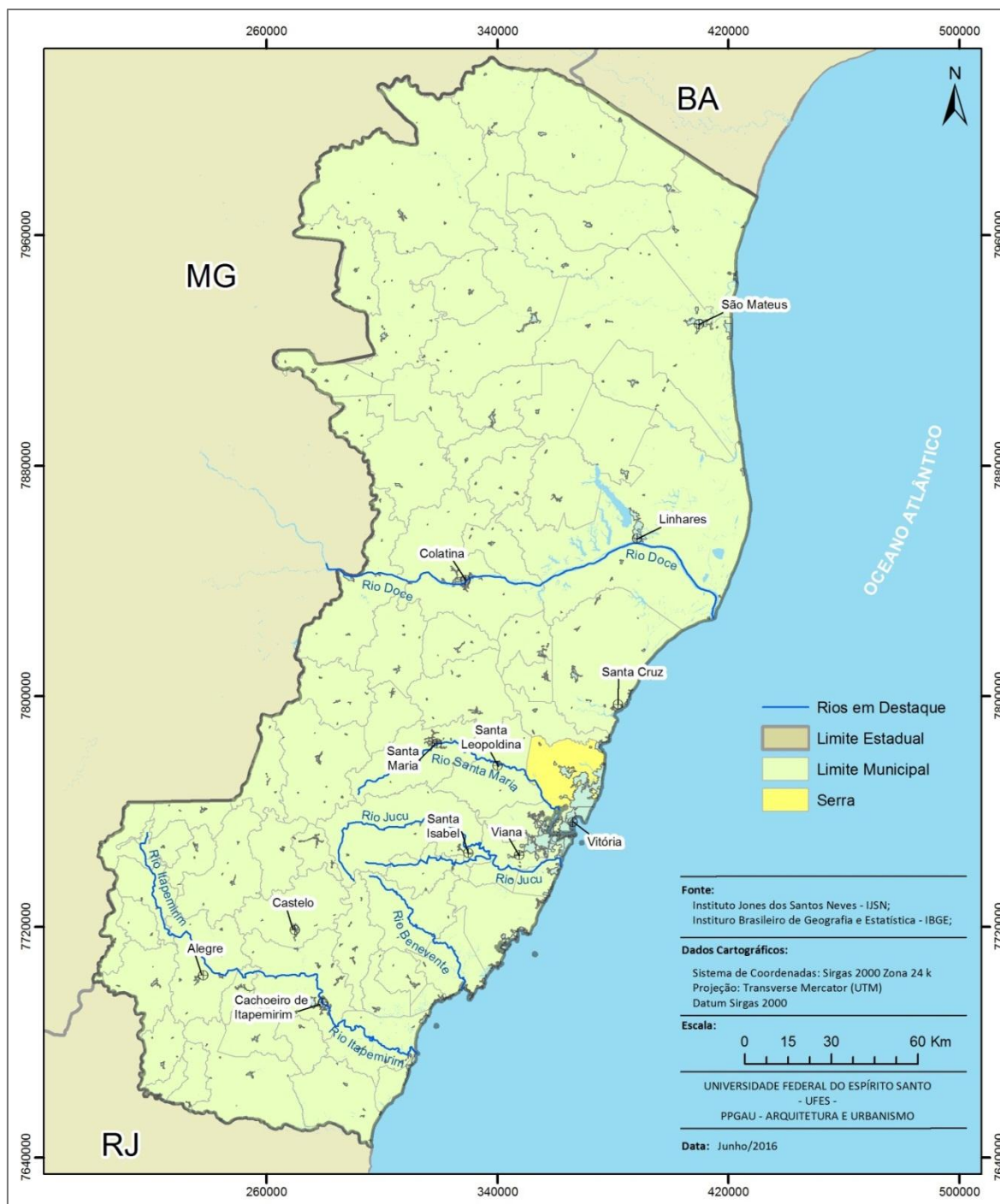
O Espírito Santo teve, em 1535, o primeiro engenho construído. Dez anos depois existiam quatro engenhos e sua produção era escoada pela capital, Salvador, no ciclo da cana-de-açúcar, século XVI e XVII (MOREIRA; PERRONE, 2007). Foi inexpressiva a produção do Estado e sua ocupação continuou predominantemente litorânea.

Além da produção açucareira, eram feitas incursões pelo sertão em busca de jazidas auríferas, quando foi iniciada a busca por minerais preciosos no Espírito Santo em 1552, reflexo do que estava sendo buscado também em outros locais do país (MOREIRA; PERRONE, 2007). Após as descobertas resultantes das “Entradas e Bandeiras”, confirma-se a existência de ouro no interior do Brasil, na região do extremo oeste da Capitania do Espírito Santo, região esta que foi desmembrada da Capitania do Espírito Santo e se tornou capitania real administrada por capitães-mores de 1627 a 1822 (MOREIRA; PERRONE, 2007). Prado Júnior (2011) afirma que a maior parte da população estava concentrada na Capital do Espírito Santo e os demais núcleos eram de insignificante proporção, penetravam ligeiramente o interior através de alguns rios navegáveis por embarcações pequenas, em especial, pode-se identificar o rio Jucu, o Santa Maria, o Benevente e o Itapemirim. Considerando que o rio Doce, apesar de ser navegável e de grande penetração interiorana, era habitado pelos índios Aimorés, que defendiam suas terras veementemente (PRADO JÚNIOR, 2011). A Figura 4 identifica a localização desses rios.

O Espírito Santo se tornou uma faixa estreita junto ao mar, que teve sua população reduzida devido ao êxodo para a região das Minas (MOREIRA; PERRONE, 2007). Para proteger a região das Minas Gerais, a Corte Portuguesa comprou a Capitânia

do Espírito Santo do seu donatário, proibiu a construção de estradas que ligassem o litoral ao interior, a navegação no rio Doce e ativou e construiu fortes para proteger o acesso marítimo (BITTENCOURT, 2006). Somando essas ações ao tipo de relevo, a vegetação existente e os índios que também impediam o acesso ao interior, o Estado tornou-se a região protetora da zona mineradora (BITTENCOURT, 2006).

Figura 4 – Alguns rios e localidades importantes no processo de ocupação do Espírito Santo



Fonte: Baseada em dados do IBGE (2010) e IJSN (2014).

A região de maior crescimento econômico da época era São Mateus, vila próspera que ficava ao norte do Estado e sua base produtiva era a farinha de mandioca; porém, em meados do ano 1764, São Mateus foi anexado à Capitania de Porto Seguro e retornou a fazer parte do Espírito Santo somente no século XIX (MOREIRA; PERRONE, 2007).

Moreira e Perrone (2007) afirmam que, durante os três primeiros séculos de povoamento, o Espírito Santo não conseguiu grandes resultados no campo econômico, o que também não permitiu seu crescimento populacional e nem urbano. Como apresentado por Campos Júnior (2004), o sistema viário fluvial e o marítimo eram o sistema circulatório predominante no qual “[...] os rios funcionaram como verdadeiras ‘estradas líquidas’, que proporcionaram a ocupação e serviam ao escoamento da produção” (CAMPOS JÚNIOR, 2004, p. 21).

Nomeado por D. João VI em 1812, Francisco Rubim assume a província com a intenção de estimular a ocupação do território capixaba (MOREIRA; PERRONE, 2007). Aliado ao desejo do governo de estimular o desenvolvimento do Estado, iniciou-se o processo de imigração. A vila de Viana foi formada por açorianos e, na fazenda Bom Jardim, atual Linhares, espanhóis se instalaram. A essa época, a localidade delimitava o Espírito Santo ao norte fazendo divisa com a Bahia, como é possível identificar a localização na Figura 4 já apresentada (MOREIRA; PERRONE, 2007). Outra ação em favor de romper o isolamento e ampliar a economia do Espírito Santo foi o início da construção da primeira estrada ligando o Espírito Santo a Minas Gerais em 1814 (MOREIRA; PERRONE, 2007). O Estado aspirava a criar um corredor de exportação para a Província das Minas Gerais, onde ele seria o empório (BITTENCOURT, 2006). Conforme Moreira e Perrone (2007), no período colonial, a falta de recursos e vontade política de desenvolvimento impediram o crescimento do Espírito Santo. Somente a partir do século XIX os administradores do Estado passaram a se preocupar com o desenvolvimento, o que teve ação direta na configuração territorial do Espírito Santo. Até meados do século XIX, o açúcar e outras culturas secundárias eram responsáveis pela manutenção das vilas e povoados litorâneos do Espírito Santo (BITTENCOURT, 2006).

Com a introdução do café, em meados do século XIX, o quadro da economia do Estado se modificou e a monocultura cafeeira passou a favorecer o aquecimento

econômico (MOREIRA; PERRONE, 2007). O café promoveu a ocupação das terras do Espírito Santo e propiciou o crescimento populacional mediante a demanda de mão de obra, primeiro servida pela escravidão e posteriormente possibilitada pela imigração (BITTENCOURT, 2006). O processo de imigração se intensificou e foram fundadas diversas colônias onde antes não existia nada. São exemplos as colônias de Santa Cruz, Santa Isabel, Santa Leopoldina e Santa Maria, identificadas na Figura 4 já apresentada (MOREIRA; PERRONE, 2007).

Campos Júnior (2002) aponta que, no fim do século XIX, os pontos predominantes na ocupação do Estado eram três áreas distintas, interligadas somente via transporte marítimo. A região central tinha como polo Vitória; a região sul era polarizada por Cachoeiro de Itapemirim; e a região norte por São Mateus. Moreira e Perrone (2007, p. 56) confirmam a influência do sistema circulatório no estabelecimento de Cachoeiro de Itapemirim como centro regional, por ser “[...] parada quase que obrigatória para aqueles que transportavam o café pelo rio [...]” Itapemirim. Com o crescimento da cafeicultura e a proximidade com o Rio de Janeiro, a região sul foi a que mais se desenvolveu e concentrou população.

Em 1887, foi construída a primeira estrada de ferro do Espírito Santo, ligando Alegre, Castelo e Cachoeiro de Itapemirim. Devido à sua interação com a economia fluminense e o escoamento da produção pelo porto da Capital do Império, os impostos não se direcionavam para a Província do Espírito Santo, não favorecendo a economia do Estado. A região sul se desenvolvia independente do que acontecia no restante do Espírito Santo (MOREIRA; PERRONE, 2007). As três cidades foram localizadas na Figura 4.

O início da República foi um período de instabilidade. De 1889 a 1892, o Estado foi dirigido por governos provisórios que não agiram efetivamente para o desenvolvimento do Espírito Santo (MOREIRA; PERRONE, 2007). Assume o governo, em 1892, Moniz Freire que investiu no crescimento do Estado, atingindo, em seu mandato, produção recorde de café e, conseqüentemente, propiciando aumento na arrecadação que gerou disponibilidade de capital para investir no Estado. Os recursos eram direcionados ao aumento da produção cafeeira, no qual dois tipos de investimento tiveram ação direta sobre a modificação da ocupação e do

sistema de circulação do Espírito Santo, que foram o incentivo ao crescimento da imigração europeia e à expansão da rede ferroviária (MOREIRA; PERRONE, 2007).

Para ampliar a rede ferroviária em 1907, o Estado recebeu investimento inglês, na compra da Estrada de Ferro Sul pela Leopoldina Railway. Sua extensão de trilhos era de apenas 71km até então, o que era mísero em relação ao existente no Rio de Janeiro e Minas Gerais (QUINTÃO, 2010). No início da década de 1920, os primeiros ramais ferroviários favoreceram a ligação do Espírito Santo com o Rio de Janeiro e Minas Gerais. A Estrada de Ferro Leopoldina, cortando o sul, fazia a ligação com o Rio de Janeiro, e a Estrada de Ferro Vitória-Minas, que margeava o rio Doce, permitia a ligação a Minas Gerais. Assim, as regiões produtoras do Espírito Santo e do norte de Minas Gerais eram ligadas por vias férreas e acessavam o Porto de Vitória (SIQUEIRA, 2010).

Campos Júnior (2002) afirma que, na primeira metade do século XX, a integração comercial, em âmbito nacional do Estado, era feita pelo Porto de Vitória e a Estrada de Ferro Leopoldina. O porto fazia quase toda a exportação de café e a Estrada de Ferro Leopoldina exportava uma parte do café e quase todos produtos para o Rio de Janeiro, de onde a Ferrovia abastecia o Estado com produtos importados para o Brasil. “O Espírito Santo funcionava como um pequeno mercado para a produção dos grandes centros e do exterior [...]” (CAMPOS JÚNIOR, 2002, p. 101). Em relação à circulação rodoviária ou fluvial e marítima, nesse período, a exportação por cabotagem era insignificante (SIQUEIRA, 2010). Por vias terrestres, não existia ligação que integrasse o Estado do Espírito Santo em seu interior nem com o restante do País (CAMPOS JÚNIOR, 2002).

No início da década de 1950, assume o governo do Estado Jones dos Santos Neves, que foi o primeiro governador a se preocupar em planejar o desenvolvimento do Espírito Santo. Com esse intuito, criou o Plano de Valorização Econômica do Estado (SIQUEIRA, 2010).

Na década de 1960, o Estado passou por intensas transformações, o que modificou o quadro socioeconômico estadual, impulsionado pela crise do café, o programa de erradicação dos cafezais e, conseqüentemente, os efeitos da erradicação. A partir de 1968, o Espírito Santo passou a integrar o modelo desenvolvimentista brasileiro

em favor da industrialização e assim ocupou espaço na divisão da economia inter-regional, como produtor de bens intermediários (SIQUEIRA, 2010).

A década de 1960 foi o marco na expansão dos transportes no Espírito Santo. O primeiro passo foi a pavimentação da rodovia Rio-Vitória que, posteriormente, se tornou mais importante com a nova estrada litorânea que ligou o Rio de Janeiro à Bahia; a BR-101, que cortou o Espírito Santo longitudinalmente e ligou o Rio de Janeiro à Bahia (SIQUEIRA, 2010). A BR 262 que cortou transversalmente o Estado e fez a ligação com Minas Gerais, promovendo o desenvolvimento da região central (SIQUEIRA, 2010). Também se faz necessário mencionar a BR 259, tendo quase o mesmo traçado que a Ferrovia Vitória-Minas, reforçou a ligação da região cafeeira norte (em especial Colatina) com a Capital, conforme se pode constatar na Figura 5 (SIQUEIRA, 2010).

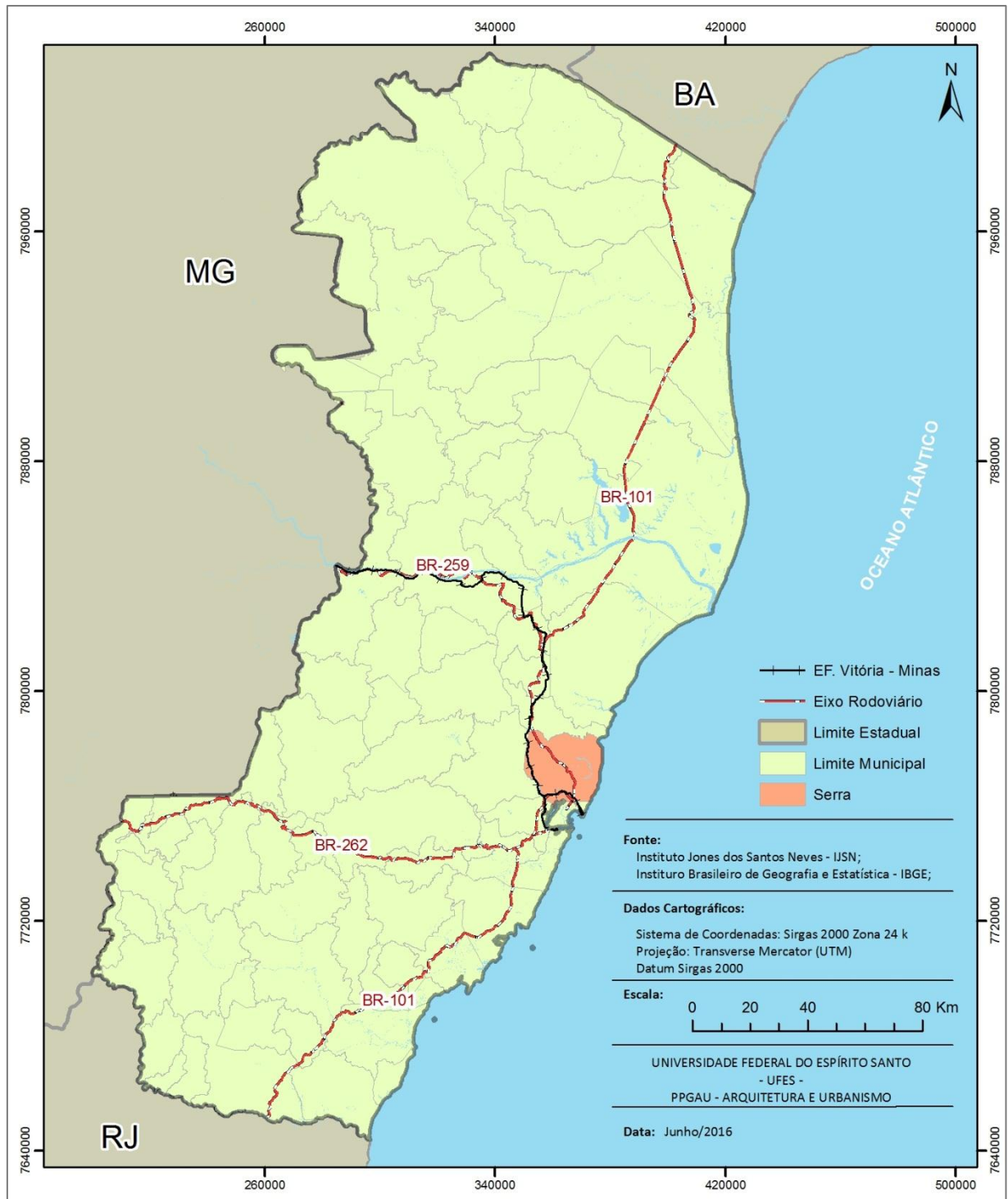
Na década de 1970, o Espírito Santo estava inserido no Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND 1972-1974), em especial no que tangia à política de integração nacional, quando foram criados os “corredores de transporte” nos quais o Porto de Vitória estava inserido (SIQUEIRA, 2010).

Assim como analisado na pesquisa, o Espírito Santo também teve seu desenvolvimento urbano modificado pela dinâmica circulatória predominante em cada período de sua história. Os sistemas viários que condicionaram a circulação na urbe agiram e continuam agindo no desenvolvimento urbano das diversas localidades existentes: o sistema de navegação estimulou a ocupação nas regiões ao longo dos rios e na faixa litorânea; o sistema ferroviário fez surgir cidades no entorno de suas estações; as vias do sistema rodoviário propiciaram a ocupação em qualquer ponto de sua extensão, atingindo grandes áreas e apresentando uma forma de reproduzir sua força de atuação devido à ação econômica inerente à sua existência.

As áreas mais acessíveis foram mais valorizadas e utilizadas para a localização das indústrias, dos comércios e da população de alta renda, e as áreas de acessibilidade reduzidas tinham valor econômico menor e foram apropriadas pela população de baixa renda. Com o passar do tempo e a necessidade de expansão devido a ações sociais e econômicas, surgem os investimentos para melhoria de acesso das áreas

com menor acessibilidade. O processo continua gerando valorização da terra e deslocando a população de baixa renda para áreas ainda não ocupadas, expandindo o tecido urbano, tendo como base uma nova via, rua, ou rodovia.

Figura 5 – As rodovias federais que atravessaram o Espírito Santo na década de 1960



Fonte: Baseada em dados do IBGE (2010) e IJSN (2014).

A atuação do sistema viário no território irá assim transformar o espaço urbano, carregando consigo as questões econômicas e políticas e agregando valor à terra. A valorização da terra é como um motor que move e orienta a localização dos investimentos públicos, principalmente em relação à circulação viária (MARICATO, 2009). Assim, as transformações agem e reagem. Como afirma Maricato (2009, p. 158), “Há uma simbiose entre a abertura de grandes vias e a criação de oportunidades para o investimento imobiliário [...]”. Nesse contexto de complexidade do processo de expansão da urbe, Santos E. (2012) explicita que a compreensão do desenvolvimento urbano e a forma com que se produz e reproduz o espaço envolve o entendimento de vários processos, nos quais os agentes e sujeitos se relacionam entre conflitos e contradições. A delimitação da análise do agente sistema viário sobre a produção do território se propõe pela identificação de que a via se posiciona como um dos agentes primários dentro do processo mediante a simbiose exposta por Maricato.

A proposta da pesquisa em mostrar a ação do sistema viário no desenvolvimento da cidade prossegue com o estudo do município da Serra no Estado do Espírito Santo que, na perspectiva brasileira, optou pelo sistema rodoviário como forma principal de desenvolvimento. A ocupação da Serra apresenta características marcantes da ação das vias que foram compondo o sistema rodoviário do município. No próximo capítulo, será feita a análise do período antecedente ao estabelecimento do predomínio rodoviário na Serra, considerando como essa fase anterior promoveu a ocupação inicial da localidade.

3 A OCUPAÇÃO URBANA DO ESPÍRITO SANTO E DA SERRA ATÉ 1923

O município da Serra está localizado na parte norte da Região Metropolitana da Grande Vitória. A população estimada é de 467.318 mil habitantes, vivendo em seus 551,68km² e ocupando 38% da área microrregional (IBGE, 2010). É o maior município da Grande Vitória. Devido à sua grande extensão territorial, possui aspectos físico-geográficos bem variados (IBGE, 2010). Limita-se ao norte com o município de Fundão, ao sul com Cariacica e Vitória, a oeste com Santa Leopoldina e a leste com o Oceano Atlântico (PMS, 2008). O relevo municipal vai desde o nível do mar até uma altitude de 833m, que é o ponto mais alto do Monte Mestre Álvaro (IBGE, 2010). O município é dividido em cinco distritos: Serra-sede, Carapina, Queimado, Calogi e Nova Almeida, que podem ser visualizados na Figura 6 (PMS, 2008).

Em 1923, início do período que abrange a pesquisa, a Serra era constituída de uma extensa área de predomínio rural, vizinha à capital do Estado do Espírito Santo, a cidade de Vitória, que detinha importância política e econômica. A pesquisa parte do início do uso do sistema rodoviário, considerando o marco desse início a inauguração da primeira estrada que ligou Serra a Vitória indo até o predomínio da dinâmica circulatória via rodovia, apresentando de que forma essa escolha refletiu no desenvolvimento da cidade da Serra.

Com o intuito de visualizar e entender o ponto de partida da pesquisa, identificando o que existia antes do predomínio rodoviário, reporta-se a 1535, identificando a formação do município da Serra desde a época da chegada de Vasco Fernandes Coutinho ao Espírito Santo, o donatário da capitania. A essa época, a região da Serra era apenas o lugar onde se encontrava o pico Mestre Álvaro, como descreve Daemon (2010, p.54) sobre a chegada dos navegantes ao Espírito Santo: “[...] chega à barra desta capital, tomando por ponto marítimo o pico do Mestre Álvaro [...]”.

O monte do Mestre Álvaro era o guia marítimo de chegada ao Espírito Santo e, por ser o primeiro ponto visto quando se chegava ao Estado, os viajantes ficavam instigados a conhecê-lo com mais proximidade e adentravam em direção ao Mestre Álvaro (DAEMON, 2010).

Figura 6 – O município da Serra



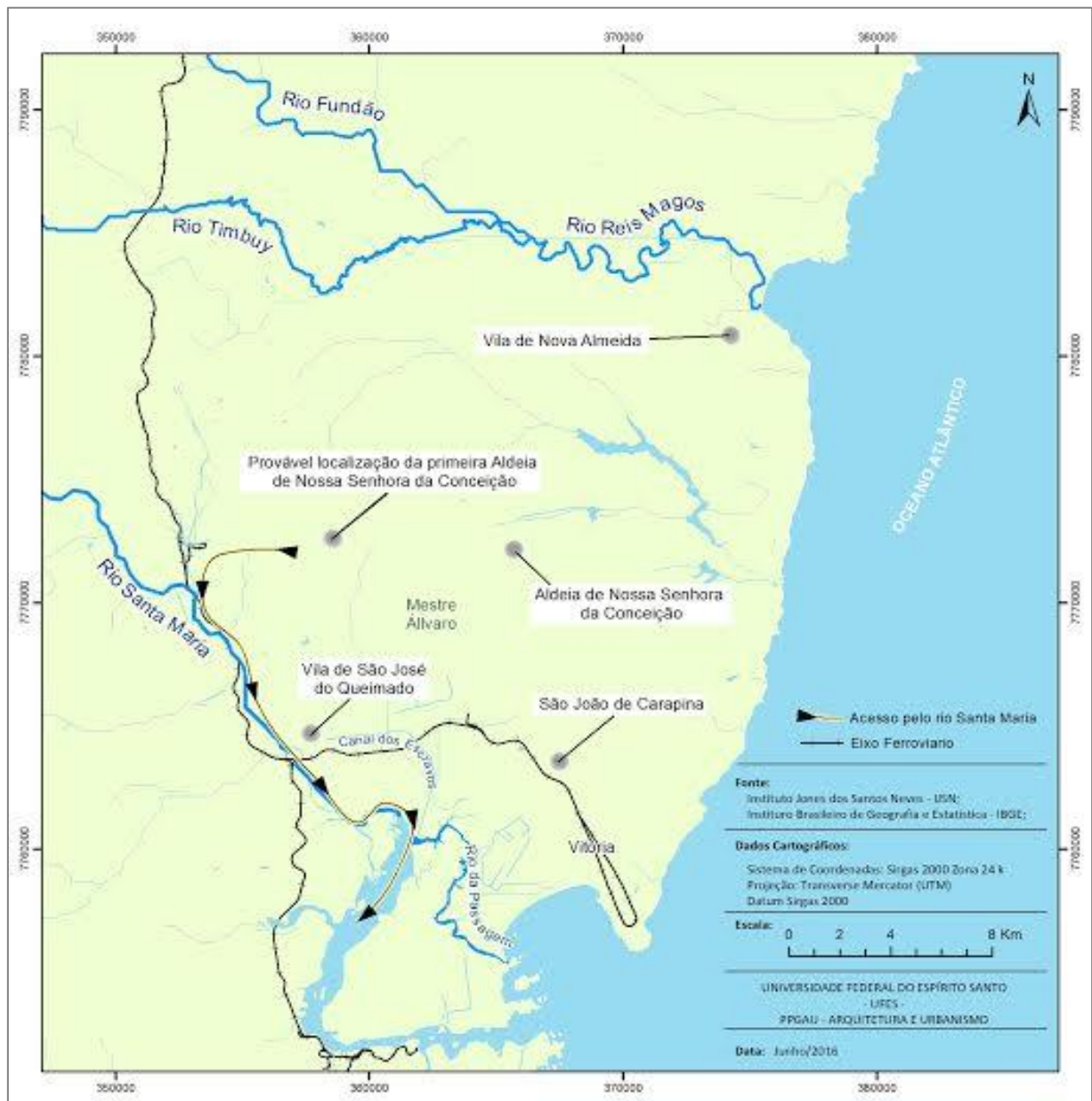
Fonte: Baseada em dados do IBGE (2010) e IJSN (2014).

3.1 O DESBRAVAMENTO PROMOVIDO PELOS JESUÍTAS

Em 1551, os jesuítas chegaram ao Espírito Santo realizando o desbravamento territorial com o objetivo de catequizar os índios, que eram de difícil trato (OLIVEIRA, 2008). Mediante os conflitos entre os índios locais e os catequizadores, em 1556 os índios do Rio de Janeiro vieram ao Espírito Santo dar apoio aos jesuítas, lutando contra os botocudos locais. Os índios provenientes do Rio de Janeiro foram “[...]”

aldeados a 12 léguas da Vila da Vitória [...]” (DAEMON, 2010, p.84), no local denominado, em 1562, de Aldeia de Nossa Senhora da Conceição, surgindo, assim, a primeira ocupação do atual município da Serra. O caminho de Vitória até a aldeia era através do rio Santa Maria, conforme apresentado na Figura 7 (BORGES, 2003). Bittencourt (2006, p. 94) afirma que “[...] a primeira aldeia fundada pelos jesuítas no Espírito Santo parece ter sido a da Conceição da Serra [...]”, local de instalação dos índios que vieram do Rio de Janeiro para apoiar os jesuítas.

Figura 7 – Ocupação inicial da região da Serra



Fonte: Baseada em dados do IBGE (2010) e IJSN (2014).

Prosseguindo com a ocupação realizada pelos jesuítas, foi criada, em 1557, a Aldeia de Nova Almeida que usava o acesso pelo mar ou por trilha para chegar até a Capital. Nova Almeida foi considerada centro de catequização, chegando a ter 2.030 índios catequizados (BITTENCOURT, 2006). Os anseios dos jesuítas não se baseavam somente na conversão e catequização dos indígenas, mas também na viabilidade de empreendimentos econômicos que garantissem sua sobrevivência, como as fazendas que lidavam em larga escala com a pecuária e produziam farinha de mandioca, açúcar e policultura (BITTENCOURT, 2006). A aldeia de São João Batista em Carapina foi fundada nesse contexto, em 1562, utilizada como fazenda pelos jesuítas, com cultivo de policulturas, localizada numa colina ponto do descanso da viagem de Vitória a Nova Almeida, conforme a Figura 7 (BORGES, 2003).

Em 1564, devido a uma epidemia da varíola, ocorre a mudança de local da Aldeia de Nossa Senhora da Conceição, identificada na Figura 7, pois se acreditava que ir para o outro lado do monte Mestre Álvaro seria a forma de exterminar a doença, o que verdadeiramente aconteceu e a aldeia foi estabelecida onde até hoje se localiza a cidade da Serra (BORGES, 2003).

No processo de ocupação dos jesuítas, os caminhos foram se traçando e a região se desenvolvendo. A Figura 7 apresenta também a precária acessibilidade na região da Serra. O acesso principal era através do rio Santa Maria que se ramificava pelo canal dos escravos, de onde se partia por caminhos internos até chegar a Carapina, Aldeia de Nossa Senhora da Conceição e Nova Almeida. A circulação acontecia via rio, mar e pelos caminhos para se andar a pé ou a cavalo. Gordinho (2003, p. 111) diz que, “[...] durante os dois primeiros séculos de colonização, o litoral e trechos do interior do Brasil foram explorados e esparsamente ocupados a pé [...]”. Os trabalhos dos jesuítas se direcionavam em implantar os engenhos de açúcar e buscar contato com os índios com a intenção de domesticá-los, usando os rios como forma de acessar o sertão não colonizado e encontrar novos índios (SARTÓRIO, 2007). Vê-se, nesse contexto, o sistema fluvial promovendo a ocupação e o crescimento da população da região nas proximidades da bacia noroeste de Vitória e no litoral. A interiorização não foi possível nesse período, diante das dificuldades encontradas, entre as quais podem ser citadas: a difícil penetração territorial causada pelos indígenas e a densa floresta com os rios encachoeirados (BITTENCOURT, 2006),

impedindo a ocupação do interior e a limitando à faixa de poucas léguas que formava o litoral.

Além do trabalho dos jesuítas, o restante da capitania tinha sua economia baseada na produção de açúcar. Com o crescimento inicial de uma pequena exportação em 1545, foi criada, em 1550, a alfândega e, em 1627, o Espírito Santo obteve uma receita superior a das capitanias de Ilhéus, Porto Seguro, São Vicente, Sergipe e Itamaracá (BITTENCOURT, 2006). Porém, após as primeiras décadas de XVII, inicia-se um processo de decadência econômica mediante a falta de administração da capitania (BITTENCOURT, 2006).

No contexto do atual município da Serra, o destaque da produção econômica era a Fazenda Carapina dos Jesuítas, que abrangia uma grande área de sua extensão, indo do rio da Passagem, estendendo-se à ponta de Camburi (área pertencente hoje à cidade de Vitória) até o rio Carapebus-Mirim (BITTENCOURT, 2006). Essa fazenda era de policultura e utilizava processos agrícolas avançados (BITTENCOURT, 2006).

Nova Almeida, como citado, era um dos grandes aldeamentos dos jesuítas, elevado à categoria de vila em 1757 e à comarca em 1760 (FUNDAÇÃO JONES DOS SANTOS NEVES, 1979). Dentre os distritos atuais da Serra, somente Nova Almeida era comarca; os demais, a essa época, eram pertencentes a Vitória ou subordinados a ela. A Aldeia de Conceição da Serra somente em 1769 foi desmembrada da Aldeia de Nossa Senhora da Vitória e elevada à categoria de freguesia (FUNDAÇÃO JONES DOS SANTOS NEVES, 1979).

Em 1775, os jesuítas foram expulsos do Brasil e os aldeamentos continuaram a existir (OLIVEIRA, 2008). Na região da Serra, pode-se argumentar que suas atividades de catequização e agricultura para o sustento econômico foram o ponto de partida da ocupação do município.

3.2 A FAMÍLIA REAL NO BRASIL

Em 1808, a vinda da família real promoveu a abertura dos portos e, conseqüentemente, as atividades comerciais aumentaram. As importações e as exportações passaram a fazer parte do cenário econômico brasileiro e as cidades

foram se desenvolvendo (GORDINHO, 2003). O Brasil como um todo presenciou, no início de século XIX, uma fase de acelerada transformação em suas estruturas políticas, econômicas e sociais (GROSSELLI, 2008). Nesse período, as vias fluviais e marítimas eram por onde passava todo o escoamento da produção e atividade econômica, através das águas, não deixando de estar associada às estradas vicinais que, por não permitirem facilidade de circulação e transporte, impediam o desenvolvimento das regiões interioranas.

No século XIX as vias de circulação de maior relevância no Espírito Santo como em todo o país também eram os rios. A Figura 8 apresenta o desenho da costa brasileira elaborado em 1809, onde são identificados os encontros dos rios com o oceano, marcando, assim, os acessos possíveis a regiões interiores por esses rios. Na região da Serra, a única localidade identificada na figura é a Aldeia de Reis Magos, atual Nova Almeida.

Somente no Governo Rubim, em 1814, iniciou-se a construção da estrada que ligava Vitória até Mariana e Vila Rica, em Minas Gerais (BITTENCOURT, 2006). A estrada atravessou matas fechadas, serras íngremes e vales profundos, tudo isso somado aos ataques dos índios botocudos que ocupavam a região (BITTENCOURT, 2006). Essa estrada só foi inaugurada em 1820 contando com guarnições militares a cada três léguas, devido ao risco de ataques desses índios que habitavam em suas mediações. Seu uso era principalmente para a condução de gado de Minas Gerais para o Espírito Santo, porém a praça de consumo não absorveu todo o gado que chegava e o comércio se extinguiu (OLIVEIRA, 2008).

A outra estrada que passava pelo Espírito Santo era a Estrada Geral da Costa, identificada durante a pesquisa pelo relato do príncipe Maximiliano, porém a data inicial de sua existência não foi encontrada.

O príncipe Maximiliano de Wied-Neuwied (apud SARTÓRIO, 2007), em sua visita ao Espírito Santo em 1815, relatou sobre a existência da estrada Geral da Costa, descrevendo a situação da estrada em sua passagem pela região da Serra. O príncipe expôs que havia uma interrupção na estrada Geral da Costa ao norte de Vitória, na região da Serra, onde existiam duas possibilidades de continuar o percurso: pela rota marítima, passando por Praia Mole, Carapebus, Jacaraípe e

Nova Almeida, ou pelo caminho mais interior que seguia após a Ponte da Passagem indo por Pitanga, Serra e daí até Jacaraípe onde a estrada Geral da Costa voltava a existir (MAXIMILIANO, apud SARTÓRIO, 2007). Nessa época, a Ponte da Passagem era de estrutura de madeira. Havia sido feita com mão-de-obra indígena em 1801 (SARTÓRIO, 2007).

3.3 A ECONOMIA CAFEIRA

A partir da segunda metade do século XIX, o Brasil passou de uma economia baseada no açúcar para um desenvolvimento apoiado na cultura do café. O Espírito Santo, que havia sido impedido de explorar seu território no período colonial, fez de seu vazio demográfico o local propício para o plantio do café. Bittencourt (2006) associa o crescimento da cafeicultura ao desbravamento da floresta, à efetivação da imigração e, em especial, à construção de estradas, caminhos e ferrovias para transportar o café.

Mediante a lógica comercial da época, se desenvolvia na região do atual município da Serra, a localidade de São José do Queimado, seu acesso era pelo rio Santa Maria, o lugar servia de entreposto comercial entre a Capital e a região ao longo do rio. A Freguesia de Nossa Senhora da Conceição (atual sede da Serra) se torna vila em 1822, tendo sua economia baseada na policultura, não apresentando destaque no cenário do Espírito Santo (FUNDAÇÃO JONES DOS SANTOS NEVES, 1979). Nova Almeida, como herança da ocupação dos jesuítas, desenvolvia a agricultura e recebia a produção agrícola transportada pelo rio Timbuí para escoamento no Porto de Vitória, conseguindo demonstrar representatividade no contexto estadual, como pode ser visualizado na Figura 7, apresentada anteriormente (BITTENCOURT, 2006).

Outra fonte de pesquisa utilizada para entender o desenvolvimento urbano da localidade da Serra foram os relatos dos viajantes que passaram por seu território. Assim como o príncipe Maximiliano de Wied-Neuwied que esteve na Serra em 1815, D. Pedro II fez sua visita em 1860 e a princesa Tereza da Baviera em 1888.

D. Pedro II veio ao Espírito Santo no início do estabelecimento da economia baseada na monocultura do café. Em sua passagem pelo Estado, visitou, na localidade da Serra, a montanha Mestre Álvaro, a região de Carapina e a Vila da

Serra. Descreveu, em sua passagem pela fazenda Carapina, que esta ficava na margem da estrada e “[...] foi estabelecida há mais de dois séculos pelos jesuítas, procurando garantir a subsistência do Colégio de Vitória com açúcar, farinha de mandioca, cereais e olaria como fonte de rendas [...]” (ROCHA, 2008, p.150). Esse relato identificou Carapina como uma região totalmente rural e que ainda não interagia com a novidade, que era o plantio de café. D. Pedro II também conheceu a Vila da Serra que, “[...] naquele tempo, atingia uma população de mais de dois mil habitantes, andava em franca prosperidade com o surto da lavoura do café [...]” (ROCHA, 2008, p. 151). Relatou ainda que a vila era “[...] bem situada ao norte do Mestre Álvaro, estende-se por colinas com algumas casas sofríveis e de sobrado [...]” (ROCHA, 2008, p. 151), como mostra a Figura 9. Percebe-se uma cidade baseada na agricultura com um pequeno comércio local. Apesar do desenvolvimento citado por D. Pedro, somente em 1875 a Vila da Serra foi elevada à cidade e sede do município da Serra (FUNDAÇÃO JONES DOS SANTOS NEVES, 1979).

Figura 9 - Vila da Serra 1875



Fonte: Barros (2002).

O local, que a época era o mais bem desenvolvido por participar ativamente do escoamento da produção de café da região de Santa Leopoldina, era São José do Queimado, localizado no atual distrito de Queimado na Serra (BARROS, 2002). Sua localização era às margens do Rio Santa Maria da Vitória, entre a capital, Vitória, e Santa Leopoldina que se desenvolvia com o crescimento populacional advindo dos muitos imigrantes que se estabeleceram em suas terras e que fizeram do plantio do café sua subsistência. Conforme Bittencourt (2006, p. 241, grifo do autor), “Santa Leopoldina tornou-se a verdadeira *capital* da zona de colonização alemã,

expandindo-se pelo vale do rio Santa Maria da Vitória e seus afluentes [...]”. Não deixando de citar que, a princípio, a imigração italiana também foi direcionada para Santa Leopoldina.

O rio Santa Maria da Vitória foi a via de acesso que possibilitou toda a expansão econômica de Santa Leopoldina, nesse período em que a dinâmica circulatória era de predomínio marítimo e fluvial. A vila de São José do Queimado cumpria a função de entreposto comercial, já que em suas terras estava estabelecido o Porto do Una, que fazia a ligação navegável entre Santa Leopoldina e o Porto de Vitória (BARROS, 2002).

Queimado teve uma economia bem desenvolvida, sendo importadora e também exportadora de mercadorias (BARROS, 2002). A Figura 10 apresenta a localidade no auge de seu desenvolvimento, com a igreja ao fundo e as diversas casas que faziam parte do vilarejo. Também se identifica a trilha de acesso à freguesia, que era o tipo de estrada existente à época.

Campos Júnior (2002) relatou sobre a região, expondo que, como o rio Santa Maria era navegável e não havia estradas ou ferrovias que atendessem à região, a via natural era usada para transporte. Queimado participava da dinâmica de utilização do rio como via de transporte e crescimento econômico. Para visualizar a situação dos caminhos e estradas da época, são apresentadas três figuras referentes ao Espírito Santo: a primeira datada de 1850 (Figura 11), a segunda de 1861 (Figura 12) e a última de 1866 (Figura 13).

Na Figura 11, de 1850, estão representadas na região do município da Serra as localidades de Serra-sede, Nova Almeida, Carapina, São José do Queimado e o Morro Mestre Álvaro. Junto à costa marítima, tem-se a região denominada Pirahem, a localidade de Jucunem e Icarahype (atual Jacaraípe) com os rios Santa Maria e Timbuy penetrando o interior. Nessa figura, é possível visualizar a estrada que partia de Vitória para Minas Gerais, seguindo pela atual região de Cariacica, mas não passava pela Serra. Porém consta nessa figura a existência de uma estrada, provável caminho de passagem a pé ou a cavalo, que partia de Vitória, seguia por Carapina, passava no entorno do Mestre Álvaro, pelo local onde se situa atualmente a sede do município da Serra e seguia até o rio Doce. A estrada Geral da Costa não aparece representada na Figura 11.

Figura 10 - Vila de São José do Queimado 1875



Fonte: Barros (2002).

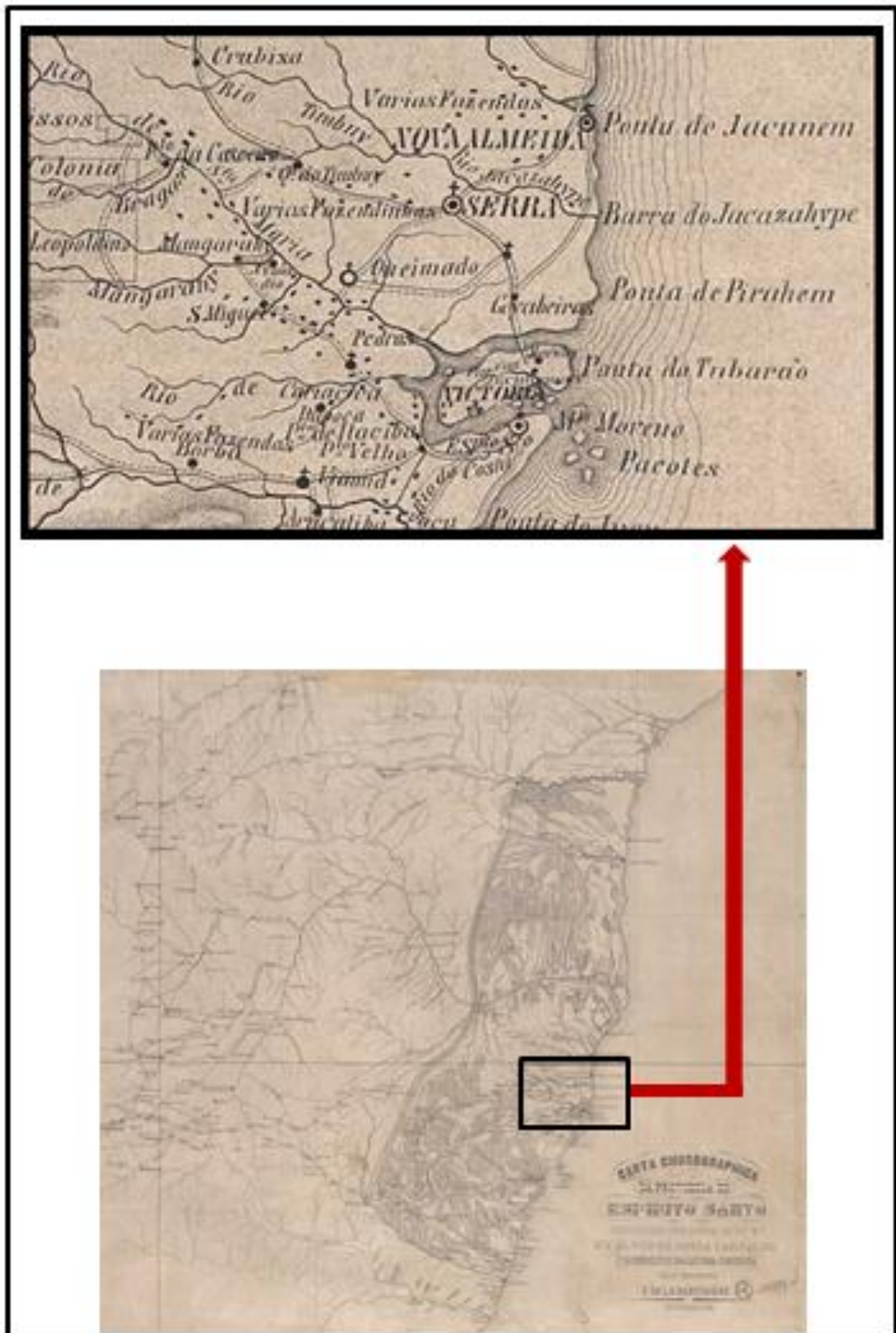
A Figura 12 de 1861 mostra na região da Serra a presença marcante dos rios, mediante a dinâmica circulatória promovida por eles e os caminhos que ligavam os povoados. A Figura 12 indica a localização da sede do município da Serra, Nova Almeida, Queimado e Carapina, que é representada apenas pelo sinal da cruz, devido à existência da igreja de São João de Carapina. A figura localiza também a Estrada Geral da Costa. Conforme citado, o príncipe Maximiliano (apud SARTÓRIO, 2007) relatou que a estrada não seguia ao norte da ilha de Vitória, onde o percurso era feito por via marítima. É possível visualizar na Figura 12 que a ligação de Vitória para a Serra segue em direção a Goiabeiras e vai para a atual Serra-sede, não existindo realmente a via costeira nesse local. Essa figura, em sua representação, apresenta as interligações existentes à época. A circulação possibilitada pelo rio Santa Maria é confirmada pelas várias localidades que se estabeleceram em suas margens.

Figura 11 – Detalhe de Mapa de 1850 – Região da Serra e Vitória



Fonte: Baseada na Carta da Província do Espírito Santo de 1850. BIBLIOTECA NACIONAL DIGITAL. Acesso em: 15 fev. 2016.

Figura 12 – Detalhe de Mapa de 1861 – Região da Serra e Vitória



Fonte: Baseada na Carta Chorographica da Província do Espírito Santo de 1961. BIBLIOTECA NACIONAL DIGITAL. Acesso em: 15 fev. 2016.

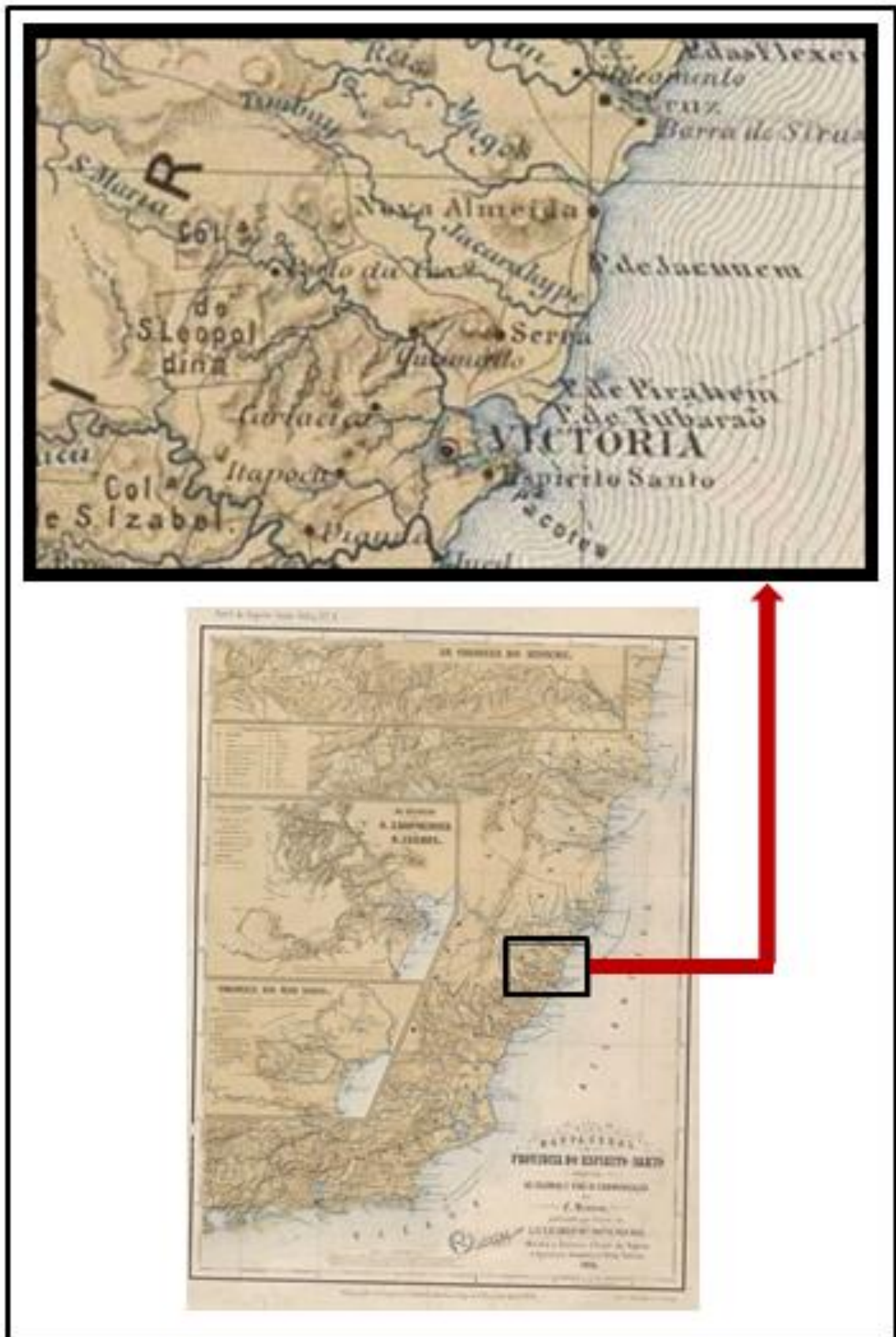
A Figura 13, datada de 1866, mostra o mapeamento da Província do Espírito Santo, localizando as colônias e as vias de comunicação. As vias terrestres aparecem em linhas contínuas bem finas e os rios são representados em azul de forma marcante, expressando, assim, o predomínio do uso dos rios na promoção da circulação e ilustrando que as estradas eram estreitas e ainda apenas de chão batido e, em sua maior parte, só era possível passar a cavalo. Na região da Serra, os rios que promoviam a circulação apresentados na Figura 13 eram o rio Santa Maria, o Reis Magos e o Jacaraype. As localidades identificadas no mapa são as mesmas existentes na Figura 12.

Até a década de 1870, podem-se identificar, como estradas existentes dignas de nota no Espírito Santo, a “Estrada Geral”, que cortava a província de norte a sul, ligando à Bahia e ao Rio de Janeiro, e a “Estrada do Rubim”, que era a única a manter um padrão aceitável por permitir a passagem de duas carroças e possibilitar a ligação com Minas Gerais (BITTENCOURT, 2006). As estradas a essa época eram caracterizadas por Quintão (2012) como trechos de chão batido ou somente picadas em meio à mata, mas de grande relevância por possibilitar os acessos.

A Figura 14, datada de 1873, identifica na região da Serra a localização da sede do município, localidade mais interiorana, Queimado e Carapina que se localizam na zona de circulação do rio Santa Maria. No litoral, a Figura 14 apresenta Nova Almeida, Jacaraype e ainda as regiões identificadas como Ponta de Jacunem e Ponta de Pirahem; os rios indicados na figura são os rios Santa Maria, Reis Magos e o Jacaraype. O rio Timbuy, citado no texto anteriormente, não aparece nesta figura, pois ora é identificado como Reis Magos, ora como o início do rio Jacaraype ou do Reis Magos.

Bittencourt (2006) argumenta que, conforme iam se instalando os imigrantes, ocupando as regiões e promovendo o desenvolvimento do cultivo do café, eram viabilizadas as estradas para o escoamento da produção até o mercado consumidor. No contexto da economia cafeeira, a região da Serra teve sua participação e se desenvolveu, porém não despontou, não sendo construída qualquer estrada sob essa prerrogativa, permanecendo o uso da via marítima, fluvial e os caminhos de terra.

Figura 13 – Detalhe de Mapa de 1866 – Região da Serra e Vitória



Fonte: Baseada no Mapa Geral da Província do Espírito Santo relativo às colônias e vias de comunicação de 1866. BIBLIOTECA NACIONAL DIGITAL. Acesso em: 15 fev. 2016.

Figura 14 – Detalhe de Mapa de 1873 – Região da Serra e Vitória



Fonte: Baseada no Projeto de nova divisão do Império de 1873 – Província do Espírito Santo. BIBLIOTECA NACIONAL DIGITAL. Acesso em: 15 fev. 2016.

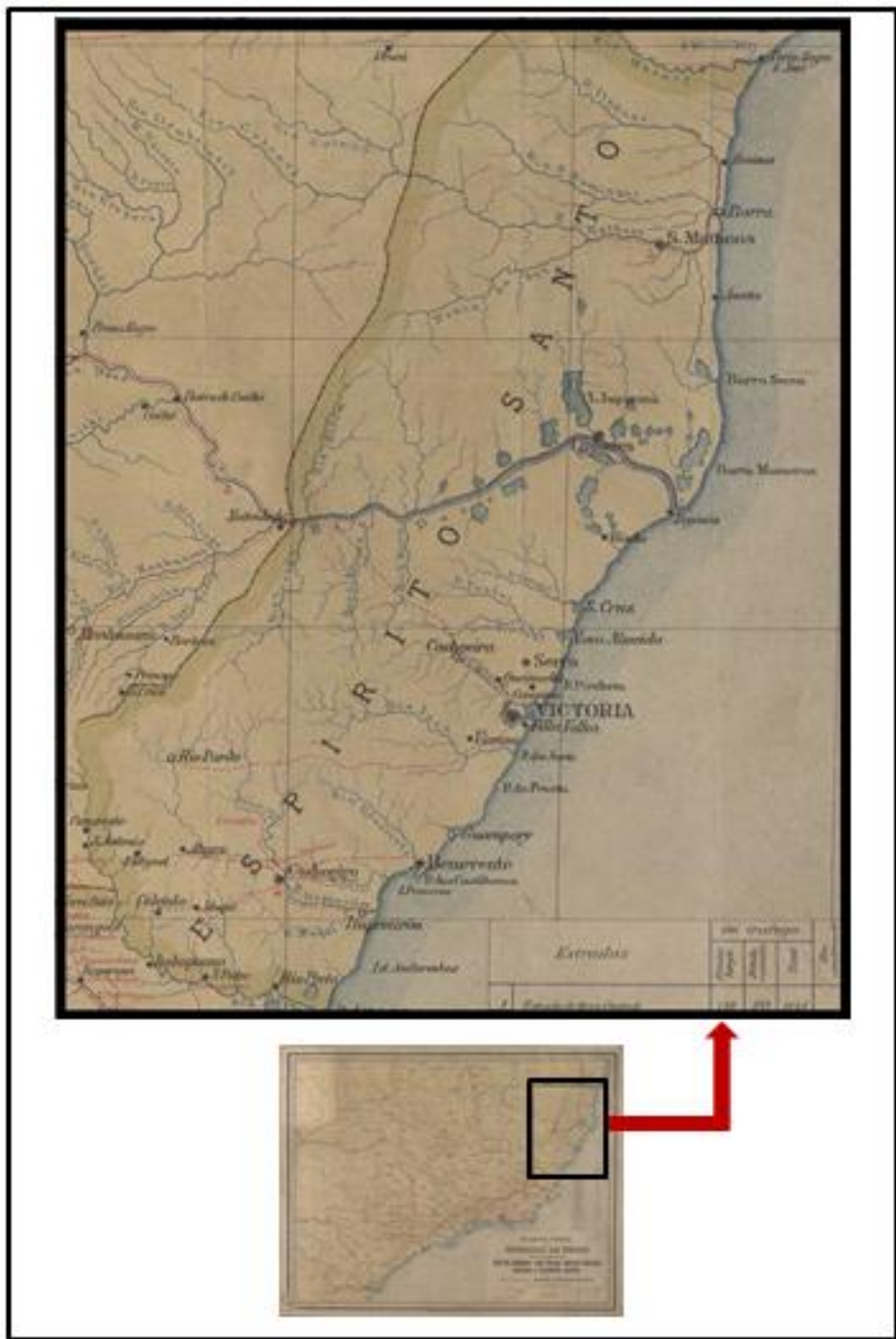
Outra viajante que também deixou registros referentes à região da Serra e sua dinâmica circulatória foi a princesa Tereza da Baviera, que veio ao Espírito Santo em 1888. Relatando sua viagem, a princesa registra que, depois de conseguir navegar facilmente por “[...] algumas curvas do rio - o rio Santa Maria não tem muita descida - passamos finalmente pelo lugarejo de Queimado propriamente dito, que se estendia ao longo das duas margens [...]” (BAVIERA, 2013, p. 47). Documentando sua passagem por Carapina, Baviera (2013, p. 139) relata: “[...] Preenchemos à tarde de hoje cavalgando durante quatro horas em direção a Carapina [...]” assim, “[...] no início, o trajeto seguia ao longo da baía, bem acima do nível do mar e depois entramos no canal entre as colinas, ao norte da cidade [...]” (BAVIERA, 2013, p. 139). Na beira da estrada havia algumas fazendas isoladas (BAVIERA, 2013). Conclui-se que o acesso à região de Carapina era difícil e Queimado estava inserido no sistema de transporte fluvial, mediante sua localização às margens do rio Santa Maria da Vitória, o que propiciou seu desenvolvimento.

Nessa época, São José do Queimado e Carapina pertenciam à capital, Vitória; Calogi e Nova Almeida também não faziam parte da Serra; eram localidades vizinhas (BORGES, 2003). Identifica-se que, até o fim do século XIX, a circulação acontecia a pé ou a cavalo e o sistema viário existente era o marítimo e o fluvial. A região próxima ao rio Santa Maria foi a que mais se desenvolveu.

A Figura 15, datada de 1892, tomou como base a Planta Geral das Estradas de Ferro que continha os Estados do Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais e Espírito Santo, apresentando as estradas de ferro existentes, em construção e em estudo. A análise desse mapa demonstra que o Espírito Santo se colocava em uma posição inferior aos demais Estados, com apenas uma pequena estrada de ferro ligando Cachoeiro a Alegre. O restante de estradas férreas em construção era um quantitativo muito inferior ao promovido nos demais Estados, o que identificava que permanecia o predomínio circulatório por rio e mar no Espírito Santo. A Figura 15, na localidade da Serra, identifica também a previsão da construção da passagem da ferrovia Vitória a Minas por suas terras.

À medida que se aproxima o século XX, o desenvolvimento das cidades vai se ampliando e o capitalismo dominante na Europa vai buscando formas de se desenvolver mais e mais (GROSSELLI, 2008).

Figura 15 – Detalhe de Mapa de 1892 – Estado do Espírito Santo



Fonte: Baseada na Planta Geral das Estradas de Ferro de 1892
BIBLIOTECA NACIONAL DIGITAL. Acesso em: 15 fev. 2016.

Participando desse processo de desenvolvimento, o Espírito Santo, apoiado na economia cafeeira, teve em seu território a construção de ferrovias, como melhoria em favor de desenvolvimento, com a finalidade de facilitar o escoamento do café. Comparando a Figura 15, datada de 1892, com a Figura 16, de 1896, é possível visualizar o avanço nas construções no período de quatro anos. Na região sul do Espírito Santo, foram finalizadas as construções de algumas estradas no entorno de Cachoeiro de Itapemirim e a estrada de ferro de Vitória a Viana. Na região da Serra, ainda não havia sido construída a estrada de ferro Vitória-Minas, o que só aconteceria em 1903.

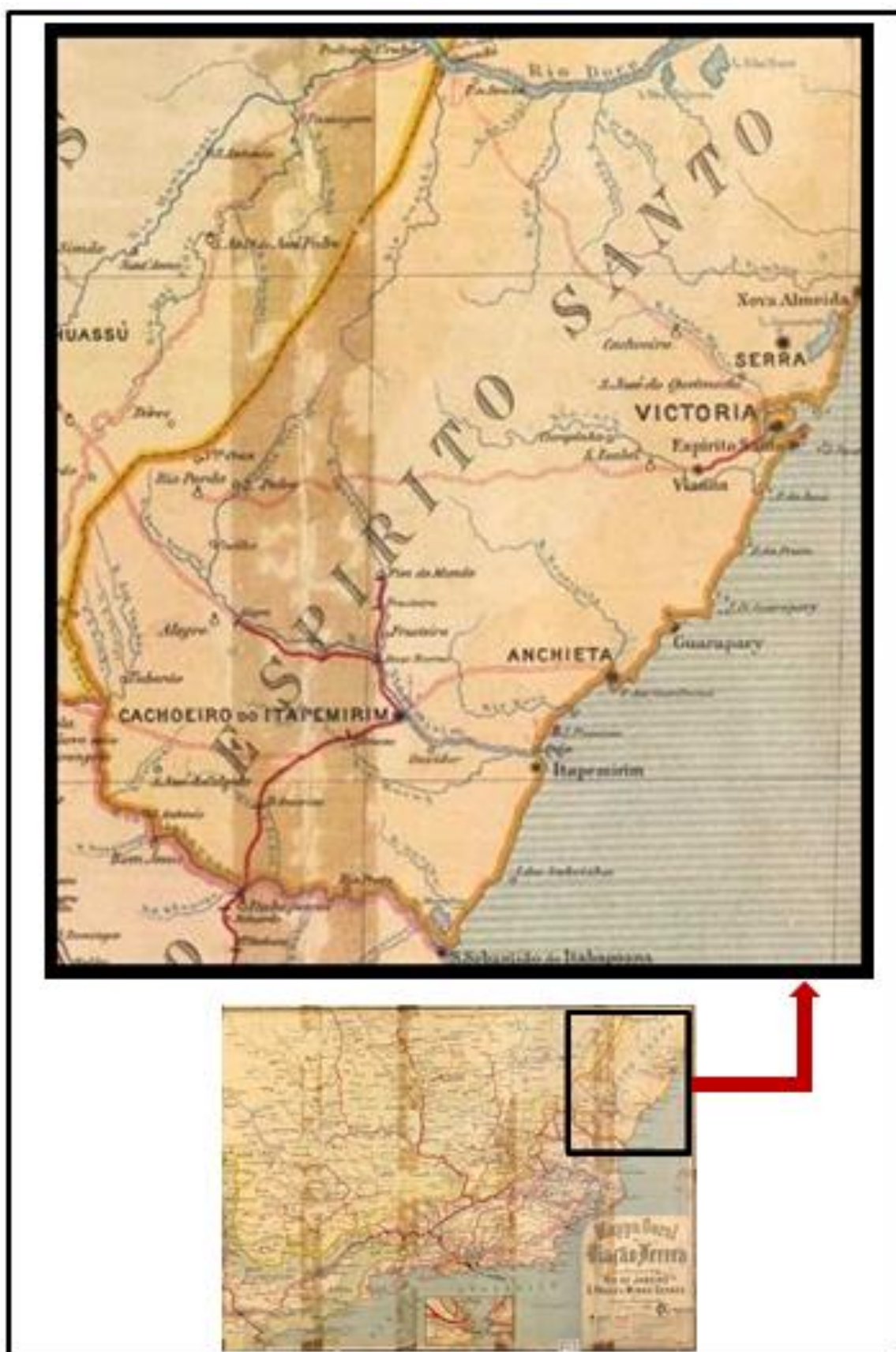
A Figura 16 apresenta, na região da Serra, apenas as localidades de Nova Almeida, Serra e São José do Queimado e os rios Santa Maria e o Timbuy. A passagem da estrada de ferro na região da Serra nas proximidades de Queimado trouxe como consequência a decadência do distrito de São José do Queimado (BARROS, 2002). Com a modificação na dinâmica do transporte via rio para o uso da ferrovia, a Vila de Queimado perdeu sua função de entreposto comercial e, por fim, desapareceu, restando apenas o marco histórico de ter sido palco em 1849 da Insurreição de Queimado, movimento de libertação dos escravos que trabalharam na construção da Igreja local (BORGES, 2003). Hoje existem apenas as ruínas da igreja de São José de Queimado.

Nova Almeida também sofreu as consequências da modificação na forma de circular. Perdeu sua função de porto de escoamento do café produzido na região do entorno do rio Timbuy, que passou a ser transportado pela ferrovia.

Após o fim da Primeira Guerra Mundial, o Brasil opta por um período de ênfase ao sistema de circulação rodoviária, iniciado em 1919 (SARTÓRIO, 2007). O país passou por um processo de abertura de estradas em substituição às ferrovias (SARTÓRIO, 2007).

O relatório do Governo Estadual do Espírito Santo dessa época, referente ao quadriênio do mandato de Bernardino de Souza Monteiro, de 1916 a 1920, relata a dificuldade econômica enfrentada pelo Estado que, mesmo privilegiado pela fertilidade e variedade climática que propiciavam o desenvolvimento do café e a

Figura 16 – Detalhe de Mapa de 1896 – Estado do Espírito Santo



Fonte: Baseada na Planta Geral das Estradas de Ferro de 1892.
BIBLIOTECA NACIONAL DIGITAL. Acesso em: 15 fev. 2016

variedade de outras culturas, teve sua receita reduzida devido à quase paralisação da exportação e à situação anormal dos meios de transporte ocasionada pela Primeira Guerra (ESPÍRITO SANTO, 1920a).

Bernardino de Souza Monteiro assumiu o governo no auge da guerra, em 23 de maio de 1916, mesmo assim conseguiu inaugurar a política rodoviária no Espírito Santo e construiu estradas de difícil traçado: Santa Leopoldina a Santa Tereza e Castelo a Muniz Freire (SARTÓRIO, 2007). A primeira estrada para circulação de automóveis no Espírito Santo foi a que partia da primeira cachoeira do rio Santa Maria da Vitória indo no sentido de subida do rio até Santa Leopoldina (SARTÓRIO, 2007). Entre o início da estrada e o Porto de Vitória, a circulação se dava apenas pela via fluvial (SARTÓRIO, 2007).

Monteiro se empenhou no desenvolvimento da Viação do Estado, com o objetivo de estabelecer estradas de rodagem carroçáveis, feitas com técnicas modernas, pois, até 1916, as estradas só permitiam a passavam de cargueiros usados como sistema geral de transporte auxiliar, destinados a alimentar as vias férreas que cortavam o território do Estado e as reduzidas extensões de rios navegáveis (ESPÍRITO SANTO, 1920a). Não havia sido introduzido o uso de veículos com roda para o transporte de produtos da lavoura. Apenas em zonas restritas foram utilizados carros de boi (ESPÍRITO SANTO, 1920a). O governador, em seu relatório, fez menção à mensagem anterior que indicava a necessidade de construir vias de comunicação, pois se esgotavam as vias férreas e os caminhos existentes se encontravam em situação precária (ESPÍRITO SANTO, 1920a). No fim do mandato, Monteiro identificou que as ações de seu governo foram focadas nas vias de circulação rodoviária da capital, Vitória, que tinha mais de 20 automóveis e caminhões em circulação (ESPÍRITO SANTO, 1920a).

Na Mensagem final do quadriênio de Monteiro, foi citada a exportação operada por meio da navegação no rio Santa Maria, identificada por seu desenvolvimento espontâneo, sob o incentivo único das condições comerciais, hábitos de negócio e atividades da praça mais importante do interior do Estado (ESPÍRITO SANTO, 1920a), o que indica que a Vila de Queimado estava inserida na região produtiva mais importante do interior, em sua atuação de entreposto comercial localizado às margens do rio Santa Maria. A Serra (que ainda não compreendia a região de

Queimados, Nova Almeida, Carapina e Calogi) é citada em dois momentos no relatório, no que se refere ao fornecimento de verbas para solução de uma epidemia que atingiu várias localidades do Estado e na estatística do quantitativo de escolas que existiam no município, um total de nove escolas (ESPÍRITO SANTO, 1920a). Nova Almeida, que ainda não fazia parte da Serra, tinha oito escolas (ESPÍRITO SANTO, 1920a). Nesse período, a Serra era predominantemente rural e de ocupação rarefeita. Sua dinâmica de desenvolvimento acontecia pelo acesso dos rios Santa Maria, Jacaraype e Reis Magos/Timbuy.

Em maio de 1920, assume a Presidência do Estado Nestor Gomes. Em sua primeira Mensagem de Governo, datada de 7 de novembro de 1920, apresentou as dificuldades econômicas advindas com a desvalorização do café e a necessidade de ampliar o número de usinas de açúcar como busca de outra fonte de arrecadação distinta do café (ESPÍRITO SANTO, 1920b). Nesse período, as lavouras de café estavam instaladas na região sul no entorno de Cachoeiro de Itapemirim, na região central nas proximidades de Santa Leopoldina e ao norte do Estado, nas imediações do rio Doce (ESPÍRITO SANTO, 1920b). Já a produção de cana-de-açúcar se localizava ao norte no entorno de São Mateus e ao sul na região de Cachoeiro de Itapemirim (ESPÍRITO SANTO, 1920b).

Havia, por parte do governo, a intenção de convergir esforços para o desenvolvimento da região norte (ESPÍRITO SANTO, 1920b). Gomes acreditava no potencial existente na região de São Mateus (ESPÍRITO SANTO, 1920b). Com esse intuito, foi criada a Companhia Territorial do Norte do Estado em 1920 (SARTÓRIO, 2007). O governo do Estado tinha o anseio de promover a interligação dos portos de Vitória e São Mateus ao porto do Rio de Janeiro (ESPÍRITO SANTO, 1920b). Uma das ações identificadas para propiciar o desenvolvimento da região norte foi a construção da ferrovia na região de São Mateus, ligando a cidade a Nova Venécia, como mostra a Figura 2 apresentada anteriormente (ESPÍRITO SANTO, 1920b). A Serra não é mencionada no Relatório desse período.

Os relatos da Mensagem de Governo de 1921, do então presidente do Estado, Nestor Gomes, entregues ao Congresso Legislativo em 31 de outubro de 1921, apontam a falta de verbas federais destinadas ao Espírito Santo para viabilizar suas necessidades de crescimento e desenvolvimento (ESPÍRITO SANTO, 1921). Nova

Almeida é citada na Mensagem como um município pequeno, mas com uma lavoura desenvolvida, necessitando, assim como outros municípios, dos serviços dos telégrafos, pois continuava sendo o mesmo serviço oferecido no século XIX (ESPÍRITO SANTO, 1921). É possível identificar, na Mensagem de Gomes, que a busca por infraestrutura era vista como incentivo ao desenvolvimento de muitas localidades do Espírito Santo (ESPÍRITO SANTO, 1921).

Nestor Gomes evidenciava a importância de melhorias direcionadas para o interior ao invés da Capital, já que do interior vinham os recursos para o custeio do aparelho administrativo do Estado (ESPÍRITO SANTO, 1921). São muitas as intervenções viárias viabilizadas em seu governo, como a construção de estradas e de ferrovias (ESPÍRITO SANTO, 1921). Listando as intervenções citadas nessa Mensagem de Governo, têm-se:

- a) a conclusão da estrada de automóveis de Alegre e de Santa Leopoldina a Santa Tereza iniciadas no governo anterior;
- b) a construção da estrada de ferro Itapemirim, o último trecho de ligação com a cidade de Cachoeiro de Itapemirim;
- c) a reforma de estradas e pontes até a estação de Castelo;
- d) o início dos 80 quilômetros de estradas apropriadas a receber trilho interligando as zonas centrais do município de São Mateus, considerado como região propícia ao desenvolvimento;
- e) a estrada carroçável de ligação a Afonso Claudio que era uma região de grande cultivo de café e muito afastada das ferrovias existentes, o que fazia com que ocorresse a perda de produtos pela dificuldade de transporte;
- f) a estrada carroçável de ligação de Mimoso a São Pedro do Itabapoana;
- g) a estrada em Mimoso do Sul;
- h) a estrada de ligação de Calçado a Bom Jesus;
- i) a estrada em Rio Novo;
- j) o início da construção da estrada carroçável de ligação da sede da capital, Vitória, com a sede do município da Serra em condições de se tornar posteriormente uma ferrovia ou uma rodovia.

A Serra, até 1920, não tinha uma ligação por estrada carroçável com Vitória (ESPÍRITO SANTO, 1921). Foram feitas ferrovias e estradas por todo o Estado.

Nesse período de transição entre o predomínio ferroviário e o rodoviário, é interessante observar o relato do governador, que apresentava que a estrada de ligação de Vitória a Serra estava sendo feita com a possibilidade de ser no futuro uma rodovia ou uma ferrovia (ESPÍRITO SANTO, 1921).

Após a passagem da ferrovia Vitória-Minas pela região da Serra em 1903 e a construção da estrada de ligação da Serra com a capital, a dinâmica circulatória do município e o seu desenvolvimento se modificaram. O Relatório de Governo de 1921 menciona ainda, nesse mesmo ano, a construção de uma ponte na Serra e outra em Nova Almeida (ESPÍRITO SANTO, 1921). Segundo o argumento do governante, houve preferência por construir estradas carroçáveis ao invés de estradas para automóveis, devido ao custo inferior, cerca de nove vezes menor em relação às vias propícias à circulação de automóveis, o que criava a possibilidade de executar um volume maior de estradas com custo menor (ESPÍRITO SANTO, 1921).

Além da abertura de vias por todo o Estado, as ferrovias continuavam sendo construídas com o intuito de transportar as mercadorias e fazê-las chegar aos portos de forma mais rápida e eficaz. Em 1921 a linha férrea passou pela região de Timbuí e Fundão. A modificação da forma de escoamento da mercadoria dessa região, usando a ferrovia como acesso ao Porto de Vitória, afetou diretamente o distrito de Nova Almeida que funcionava como porto direcionando as mercadorias escoadas pelo rio Timbuy até o Porto de Vitória. Nova Almeida entrou em declínio após perder essa função de porto de escoamento de mercadorias (BORGES, 2003). A Figura 7 já apresentada ilustra a localização de Queimado, Nova Almeida, dos rios Santa Maria da Vitória e Timbuy e a passagem da ferrovia por essa região.

Queimado e Nova Almeida tinham papel significativo no escoamento da produção por meio do rio. Como consequência da instalação da ferrovia, Nova Almeida e Queimado perdem sua função de local de escoamento de mercadorias e passagem obrigatória para acesso ao Porto de Vitória, o que os levou ao declínio (BORGES, 2003). No ano de 1938, passaram a fazer parte do município da Serra (BORGES, 2003).

Examinando ainda a Mensagem de Governo de 1921, do presidente de Estado, Nestor Gomes, são identificadas intenções em investir na construção de mais

estradas, ferrovias e desenvolver o uso da navegação na região de Colatina através do rio Doce e nas imediações de São Mateus pelo rio Itaúnas (ESPÍRITO SANTO, 1921). Isso evidencia o desejo de crescimento da região norte, o que não era diretamente ligado à Serra, mas, com sua efetivação, iria repercutir no desenvolvimento do município (ESPÍRITO SANTO, 1921).

Nestor Gomes, em sua Mensagem de Governo, coloca a construção de estradas de rodagem como meta principal, indicando que isso era mais importante que a necessidade de obras de embelezamento da Capital (ESPÍRITO SANTO, 1922). Gomes considerava a abertura de vias de transporte um dos maiores benefícios que um governo poderia prestar às regiões (ESPÍRITO SANTO, 1922). As estradas carroçáveis eram sua maior preocupação (ESPÍRITO SANTO, 1922).

Na data desse relatório de Gomes, a construção da estrada que interligava Vitória a Serra estava sendo executada. No entanto, não foi explicitamente mencionada, sendo apenas indicada por meio do anúncio de que em breve a estrada de rodagem deveria chegar a João Neiva, já que, nesse ano, as obras ainda não haviam finalizado sua passagem pela Serra (ESPÍRITO SANTO, 1922).

No ano de 1923, é inaugurada a estrada de ligação entre Serra e Vitória, como mostra a Figura 17. A construção dessa estrada é um marco na ocupação da região e de seu desenvolvimento. O acesso a Carapina e à Serra-sede foi privilegiado, o que iniciou um novo processo de desenvolvimento e redirecionamento da ocupação do município. A Mensagem de Governo de Gomes desse ano traz apenas breve relato indicando que permanecem em execução as obras relatadas na Mensagem anterior (ESPÍRITO SANTO, 1923).

Em sua última Mensagem de Governo, datada de 23 de maio de 1924, Nestor Gomes relata a falta de investimento da União no Espírito Santo e como o Estado conseguiu crescer economicamente na esfera federal mediante o aumento da exportação (ESPÍRITO SANTO, 1924). A Serra aparece entre os municípios com receitas de coleta entre as mais baixas do Estado (ESPÍRITO SANTO, 1924). A estrada de ligação com a Capital, que em seu início era carroçável com possibilidade de receber trilhos, foi finalizada como estrada para automóveis, evidenciando o predomínio rodoviário (ESPÍRITO SANTO, 1924).

Figura 17 – Estrada de Ligação Serra a Vitória inaugurada em 1923



Fonte: Barros (2002).

A análise do período do estabelecimento das localidades que compõem atualmente a região da Serra até o ano de 1923 possibilitou a identificação de dois períodos de maior expressividade: a fase de trabalhos dos jesuítas, com desenvolvimento de Nova Almeida e Carapina, e a fase do fim do século XIX, com a cultura do café. Queimado e Nova Almeida estavam inseridos ativamente na economia e a Vila da Serra se desenvolveu, mas não tanto quando Queimado e Nova Almeida, evidenciando que a circulação nesses dois momentos acontecia por via fluvial e marítima. No início do século XXI, a modificação no sistema circulatório com a presença da ferrovia na região da Serra ocasionou um retrocesso no desenvolvimento, o que será modificado com o estabelecimento do sistema rodoviário na região.

No próximo capítulo, a pesquisa prossegue analisando o período em que se estabelece o predomínio rodoviário na Serra, partindo da inauguração da primeira

estrada de ligação da Serra à capital, Vitória, em 1923 até a pavimentação da BR-101, identificando como foi o processo de ocupação do município da Serra e seu desenvolvimento urbano. A BR-101 foi inaugurada no Espírito Santo em 1973 e, dentro do contexto nacional, interligava o Brasil de norte a sul.

4 A SERRA A PARTIR DA OPÇÃO RODOVIÁRIA: 1923 A 1973

Este capítulo relaciona o estabelecimento do predomínio rodoviário no Espírito Santo com o desenvolvimento urbano da região do município da Serra, no período de 1923 a 1973. A data inicial se refere à inauguração da primeira via de acesso rodoviário ligando a Serra à capital, Vitória. A data-limite é a inauguração da rodovia federal BR-101 que, como infraestrutura-base de integração nacional, dinamizou o desenvolvimento urbano da Serra. A data inicial tem sua importância identificada na descrição de Ribeiro (2007, p.129, grifo do autor) que explana sobre o quão dificultoso era o caminho da Serra à Capital no fim do século XIX:

[...] Recordar, que em outros tempos, quem quisesse ir da Serra a Vitória teria que percorrer a cavalo duas léguas e, posteriormente, embarcar numa canoa para finalmente desembarcar próximo da rua do Comércio, já em Vitória, navegando pelo rio Santa Maria e, a seguir pelo, 'Lameirão', mostra a odisséia que representava tais deslocamentos.

Neste capítulo, os Relatórios e Mensagens de Governo foram utilizados como fonte primária da pesquisa. As intervenções aprovadas para a Serra e as que num contexto estadual poderiam interagir com o município foram identificadas com o intuito de compreender sua influência sobre a região da Serra e como, conseqüentemente, transformavam o território.

O Espírito Santo, até o findar do século XIX, dentro do contexto nacional, não obtivera expressividade mediante a sua dimensão territorial, densidade demográfica e importância econômica (SILVA, 1995). No primeiro recenseamento da República, em 1890, o Estado era o menor de todas as províncias litorâneas (SILVA, 1995). No panorama estadual, até esse período, o município da Serra também não detinha uma economia desenvolvida.

A região com maior progresso do Estado era a região sul, porém não havia infraestrutura que permitisse o escoamento do café para Vitória, o que levava a produção a ser conduzida para o Rio de Janeiro, não fazendo seu desenvolvimento se refletir na economia do Espírito Santo. Somente a partir de 1910, quando foi concluída a primeira estrada de ferro que ligava a região sul à Capital, foi que se

reverteu o escoamento do café para o Porto de Vitória, o que foi o ponto de partida dos esforços para o desenvolvimento do Espírito Santo (SILVA, 1995).

Campos Júnior (2002) aponta que, como forma de garantir o desenvolvimento do Espírito Santo, o Estado assumiu atividades comuns à iniciativa privada; os investimentos foram efetivos na instalação de infraestrutura, na industrialização e, conseqüentemente, no atendimento às necessidades oriundas desses processos, como habitação para suprir as novas demandas geradas pelo crescimento urbano. Considerando a busca em promover o desenvolvimento, os Relatórios e Mensagens de Governo foram utilizados como fonte primária para a identificação das ações governamentais que definiram a construção das vias rodoviárias e como elas foram promovendo o crescimento do atual município da Serra. A força do Estado em conduzir as transformações do território era soberana, ao considerar a inexistência de um mercado imobiliário capaz de promover ações nesse sentido.

Campos Júnior (2002) confirma a inexistência de um mercado imobiliário formado no Estado, o que evidencia que a questão fundiária não tinha força de ação no que se relacionava com as intervenções propostas. Essa questão, portanto, não foi abordada na pesquisa. Como aponta Silva (2010), as intervenções do Estado, ao definir áreas para a instalação das infraestruturas que sustentam o capital, modificam o tecido urbano que, como produto social, desenha e redesenha a cidade e transforma a paisagem (SILVA, 2010). Utilizando, assim, o momento e a localização das intervenções propostas, foi se descobrindo como o município da Serra foi sendo gradativamente configurado.

O levantamento das ações governamentais foi a forma encontrada para identificar como se estabeleceu o desenvolvimento urbano na região da Serra, considerando que, a essa época, não havia sido ainda estabelecido um Plano de Desenvolvimento para a Serra. Adicionalmente, na administração local, não foram localizados documentos e pouco foi o material bibliográfico específico sobre a Serra devido à sua inexpressividade econômica e política por um longo tempo.

Os planos urbanísticos direcionados ou que envolviam a Serra foram elaborados somente a partir da década de 1960. Iniciados com a criação da Comissão de Planejamento Integrado de Vitória (Copi), em 1967, o programa abrangia a Capital e

seu entorno, as cidades de Vila Velha, Cariacica, Serra e Viana (MONTEIRO, 2013). Apenas em dezembro de 1998 foi elaborado o primeiro Plano Diretor da Serra (MONTEIRO, 2013).

O estudo de caso do processo de ocupação e desenvolvimento do município da Serra, pelo viés da dinâmica circulatória rodoviária, com base nas ações dos governantes da época, mediante a lógica econômica vigente, criou uma versão da história do desenvolvimento urbano do município da Serra de 1923 a 1973.

Em 1923, a Serra, apesar de ter uma localização privilegiada, limitando-se com a capital, Vitória, ao sul, permanecia em uma situação econômica desfavorável e com uma reduzida população. O Relatório do prefeito Manoel Ferreira de 1921 (apud RIBEIRO, 2007) contabilizou uma população total de 7.602 habitantes, dentre os quais 5.621 estavam na área rural e 1.981 na cidade. No que se refere à atividade econômica e industrial, a base era a agricultura (RIBEIRO, 2007). Existiam engenhos de fabricação de açúcar e aguardente e não havia fundições nem estabelecimentos de preparo de conservas alimentícias (RIBEIRO, 2007). A única estrada carroçável era a que dava acesso ao Porto do Una nas margens do rio Santa Maria e os veículos existentes eram 30 carroças de duas rodas (RIBEIRO, 2007).

No capítulo anterior, foi apresentado o município da Serra desde sua ocupação inicial, tempo do descobrimento do Brasil, até 1923, quando foi inaugurada a primeira estrada de ligação rodoviária da região da Serra com Vitória. No ano de 1923, o Estado era governado pelo presidente Nestor Gomes. Sua Mensagem de Governo foi examinada no capítulo anterior. A Serra foi mencionada como local de difícil acesso e sem qualquer desenvolvimento urbano e econômico (ESPÍRITO SANTO, 1924).

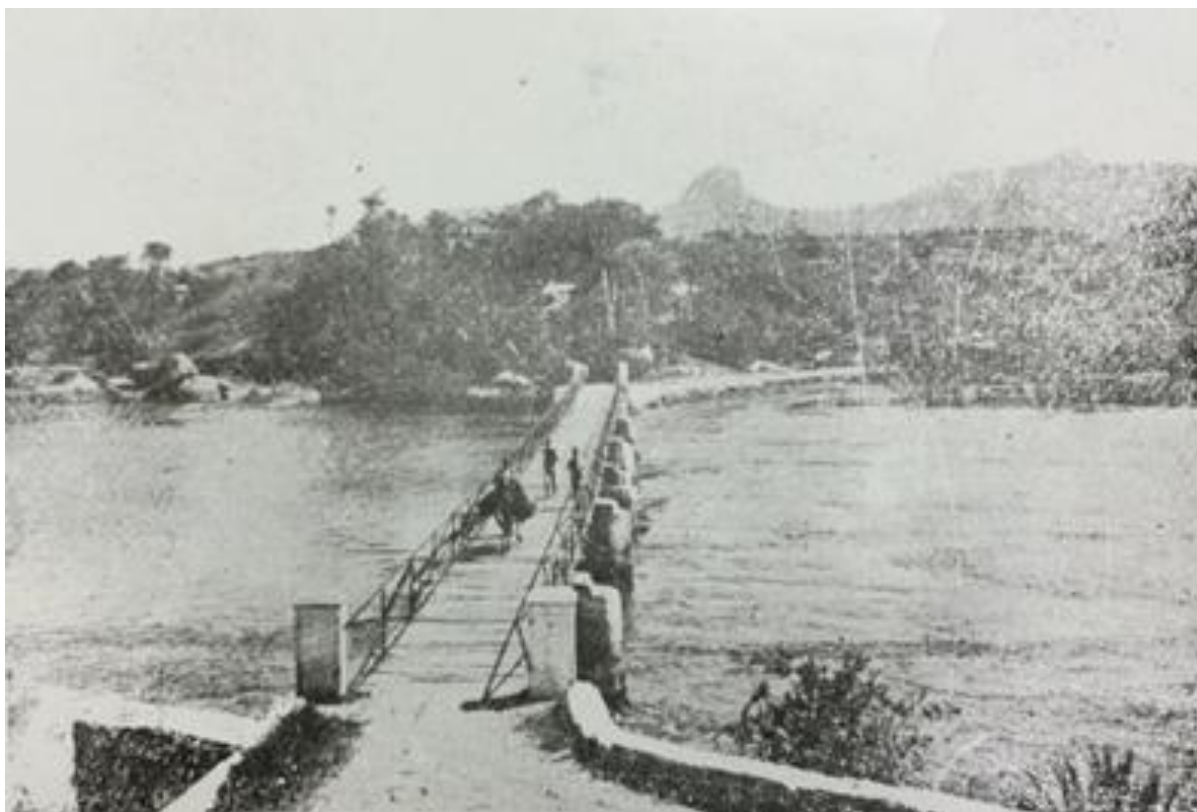
De 1924 a 1928, o presidente de Estado do Espírito Santo foi Florentino Avidos. A primeira Mensagem de Governo encontrada, datada de 1928, relata todos os atos de sua administração identificando o predomínio econômico baseado na exportação do café (ESPÍRITO SANTO, 1928). A Serra aparece como uma das menores receitas do Estado (ESPÍRITO SANTO, 1928). Foi citada no Relatório também no

que se referia ao empréstimo de verbas para a execução de serviços de eletricidade (ESPÍRITO SANTO, 1928).

A intervenção viária ocorrida no Governo de Florentino Avidos na região da Serra foi a remodelação da estrada Vitória-Serra que, inaugurada em 1923, já necessitava de ser reformada (ESPÍRITO SANTO, 1928). Avidos relatou em sua Mensagem que o governo anterior havia feito muitas estradas, porém de qualidade ruim e, em sua gestão, foi necessária a remodelação de várias delas (ESPÍRITO SANTO, 1928).

A estrada da Serra teve sua reestruturação finalizada em 1924 (ESPÍRITO SANTO, 1928). Foram concluídos o levantamento do leito, a drenagem e o abaulamento, porém existia uma ponte antes da chegada à Serra que, como as demais pontes da época, era feita de estruturas provisórias de madeira roliça (ESPÍRITO SANTO, 1928). Como se pode ver na Figura 18, a Ponte da Passagem fazia a ligação norte da ilha de Vitória com o continente. Somente em 1929, a Ponte da Passagem foi reconstruída, possibilitando a passagem de veículos (ESPÍRITO SANTO, 1928).

Figura 18 – Ponte da Passagem em estrutura de madeira no ano de 1908



Fonte: Lima Júnior, Bonicenha e Soares (1994).

O trabalho de reforma das estradas promovido por Florentino Avidos possibilitou que, a partir de 1924, o Espírito Santo ingressasse no período rodoviário, pois até essa data, com exceção da estrada de Santa Leopoldina a Santa Tereza, as demais eram pouco mais que um caminho para tropa, já que não havia automóvel no interior (SARTÓRIO, 2007). Existiam no Espírito Santo, até então, apenas de 2.800 a 3.000 quilômetros de vias rodoviárias sem qualquer pavimentação (SARTÓRIO, 2007).

Dentre os feitos de Florentino Avidos em 1927, estão a continuidade da estrada Serra-Nova Almeida iniciada pelo município da Serra e a construção da estrada Santa Cruz-Nova Almeida, que se ligaria posteriormente à estrada Serra-Nova Almeida, faltando apenas construir a ponte de interligação sobre o rio Reis Magos em Nova Almeida (ESPÍRITO SANTO, 1928).

Enquanto a Serra estava sendo interligada interna e externamente, como citado acima, efetivando sua ligação com Vitória, Nova Almeida e Santa Cruz, o governo tinha como objetivo promover a comunicação por vias rodoviárias em todo o Estado, em especial a região norte que, de acordo com sua história, foi ocupada tardiamente.

Associando o trabalho dos imigrantes e a passagem da estrada de Ferro Vitória-Minas, a sede do município de Colatina teve seu crescimento favorecido pelo cultivo do café e se tornou a cidade-chave no desenvolvimento urbano e econômico da região norte (BORGIO; PACHECO; ROSA, 1996). O uso do rio para o povoamento e também para escoar mercadorias marcou o estabelecimento de Colatina que foi também favorecida posteriormente com a passagem da ferrovia Vitória-Minas, porém o rio Doce se apresentava como uma barreira natural à expansão da cidade, tornando os acessos não interligados plenamente (SARTÓRIO, 2007). Isso só seria modificado em 1928, quando foi construída a ponte sobre o rio Doce em Colatina, propiciando a expansão urbana do outro lado do rio (SARTÓRIO, 2007). A construção da ponte estava inserida na proposta do governo de efetivar a ocupação da região norte do Estado (BORGIO; PACHECO; ROSA, 1996). Previa-se também a construção da estrada de ferro que ligava Colatina a São Mateus (BORGIO; PACHECO; ROSA, 1996). Colatina se transformara na capital do café e era o principal núcleo de produção e comercialização do produto, enviando, via ferrovia, suas mercadorias para o Porto de Vitória (BORGIO; PACHECO; ROSA, 1996).

Em 1928 assume o governo do Estado Aristeu Borges de Aguiar. Em sua Mensagem datada de 1929, fazendo referência ao seu primeiro ano de governo, relata que as vias de comunicação eram um problema por não serem estradas que permitissem o trânsito de automóveis e que seu objetivo era ligar todo o Estado à Capital com boas estradas para automóveis e não apenas caminhos (ESPÍRITO SANTO, 1929). A Mensagem ainda indicou que as administrações anteriores também se preocuparam em melhorar as vias de circulação, porém não se havia chegado a um resultado de qualidade (ESPÍRITO SANTO, 1929). Aguiar aponta que, em um processo de desenvolvimento lento, uma administração abriu caminhos, a outra os melhorou e o então governador previa tornar esses caminhos iniciais em estradas (ESPÍRITO SANTO, 1929).

Mediante o anseio de criar rodovias por todo o Estado, Aristeu Borges de Aguiar traçou um plano rodoviário elaborado pela Secretaria de Agricultura, já que a importância da existência de vias de ligação entre as localidades era para promover o desenvolvimento da economia baseada na agricultura, dedicada quase totalmente à cultura do café (ESPÍRITO SANTO, 1929). O desejo de construção de estradas não existia apenas da estância estadual; estava inserido no contexto nacional da opção rodoviária brasileira explanada no Capítulo 2. É interessante ressaltar que o presidente da República Washington Luís, que governou de 1926 a 1930, definia que governar era abrir estradas e, dentro desse lema, inaugurou em 1928 a primeira rodovia asfaltada do país, ligando o Rio de Janeiro a Petrópolis, era a conexão da capital federal, à época, com a cidade imperial (WASHINGTON, acesso em 4 de jun. 2016).

Nesse contexto, o plano rodoviário de Aristeu Borges de Aguiar se iniciou com a estrada ligando Serra a Linhares, como forma de estimular o crescimento da agricultura no entorno do rio Doce (ESPÍRITO SANTO, 1929). A intenção inicial era utilizar a navegação no rio Doce, aliada à estrada ferroviária Vitória-Minas para escoar a produção (ESPÍRITO SANTO, 1929). Com a inviabilização desse projeto, para solucionar o problema, a estrada Vitória a Serra foi prolongada para suprir a necessidade da ligação da Capital com o norte do Estado e assim a Serra foi atravessada de norte a sul por uma estrada que permitia o trânsito de veículos (ESPÍRITO SANTO, 1929). Porém, a ponte sobre o canal da passagem de ligação entre Vitória ilha e Vitória continental, em direção à Serra, ainda era a ponte usada

pelos cavaleiros e peões, o que inviabilizava o trânsito de veículos na passagem de Vitória para a Serra (ESPÍRITO SANTO, 1929).

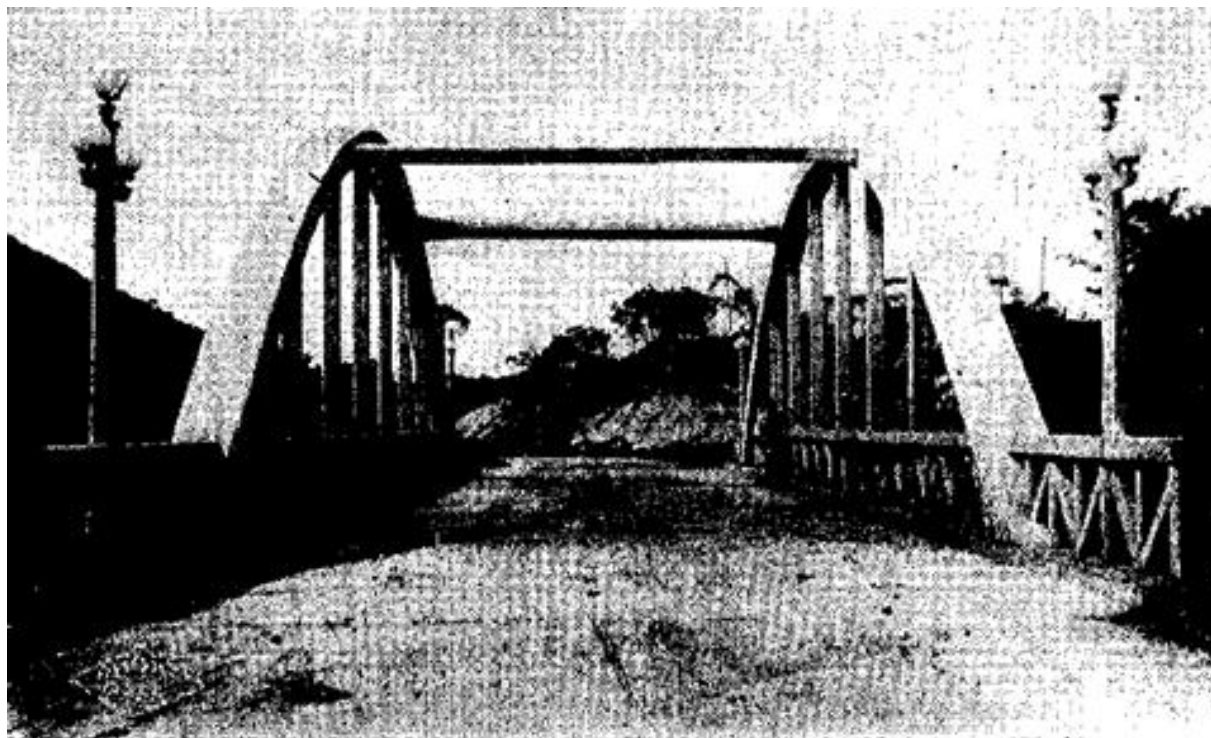
Nesse período, também foi reformulada e finalizada parte da estrada Serra a Nova Almeida. A via teve seu leito alargado e foram feitas a drenagem, as rampas e os cortes (ESPÍRITO SANTO, 1929). A Mensagem de Governo de Aristeu Borges de Aguiar relata ainda, no âmbito estadual, que foram feitas melhorias nas estradas de ferro e foi iniciada a construção do Porto de Vitória (ESPÍRITO SANTO, 1929).

A Mensagem do presidente de Estado Aristeu Borges de Aguiar, em 1930, inicia fazendo menção à crise de 1929, que reduziu o preço do café, a maior fonte de renda do Estado do Espírito Santo e do Brasil como um todo (ESPÍRITO SANTO, 1930). No entanto o governador acreditava que o Espírito Santo, no estágio de desenvolvimento em que se encontrava, tinha condições de vencer a crise instalada mundialmente com a quebra da Bolsa de Valores de Nova Iorque (ESPÍRITO SANTO, 1930).

Mesmo com todo o estímulo ao crescimento rodoviário, a circulação via ferrovia permanecia ativa. No Governo de Aristeu Borges de Aguiar, as intervenções ferroviárias de relevância estadual foram a conclusão da estrada de ferro de ligação de São Mateus a Nova Venécia, a continuidade da construção da estrada de ferro do litoral e a reforma da estrada de ferro Itapemirim (ESPÍRITO SANTO, 1930). É perceptível que a demanda atendeu à região central, a norte e a sul, em acordo com a proposta estadual de interligar todo o Estado.

No contexto das rodovias, o estudo do sistema de transportes do Estado possibilitou identificar que foram construídos três importantes eixos de ligação, as estradas Vitória a Cachoeiro de Itapemirim (região sul), Serra a Linhares (ligação da região central a norte), Colatina a Nova Venécia (região norte) e as devidas pontes necessárias em todos os percursos, construídas em concreto armado (ESPÍRITO SANTO, 1930). Entre as pontes executadas, estava a Ponte da Passagem iniciada em 1929, que permitia o trânsito de veículos, como pode ser visto na Figura 19 (ESPÍRITO SANTO, 1930).

Figura 19 – Ponte da Passagem construída em 1929



Fonte: Espírito Santo (1930).

A construção da Ponte da Passagem, que se localizava no quilômetro quatro da estrada Vitória a Serra, era o que faltava para vibilizar o fluxo direto de veículos da Capital para a Serra. Até então, a ponte existente, construída em 1801, quando o governador da capitania era Antônio Pires da Silva Pontes Paes Leme e Camargo, havia sido feita com mão de obra indígena e outras, como foi apresentado na Figura 18 (SARTÓRIO, 2007). A Figura 20 confirma o relato de Sartório (2007, p.105) sobre a Ponte da Passagem: “[...] a nova ponte trazia modernidade e permitia o fluxo de veículos [...]”.

Dentro do sistema de transporte idealizado no governo de Aristeu Borges de Aguiar, a estrada Serra a Linhares foi considerada a segunda estrada na classificação das mais importantes, pois, partindo da Capital desde 1923, tinha o objetivo de se tornar uma linha-tronco com ramos que interligassem Vitória aos municípios de Riacho, Santa Cruz, Fundão, Pau Gigante (atual Ibiraçu) e, finalmente, Linhares, às margens do rio Doce, com o intuito de favorecer a agricultura local (ESPÍRITO SANTO, 1930).

Em 24 de junho de 1930, a estrada Serra a Linhares chegou ao rio Timbuí (ESPÍRITO SANTO, 1930). A construção da ponte sobre o rio novo, rio Timbuí e rio

Fundão foi de extrema importância para permitir a circulação através da rodovia Vitória- Serra-Linhares (ESPÍRITO SANTO, 1930)

Figura 20 – Ponte da Passagem em concreto armado, viabilizando o trânsito de automóveis



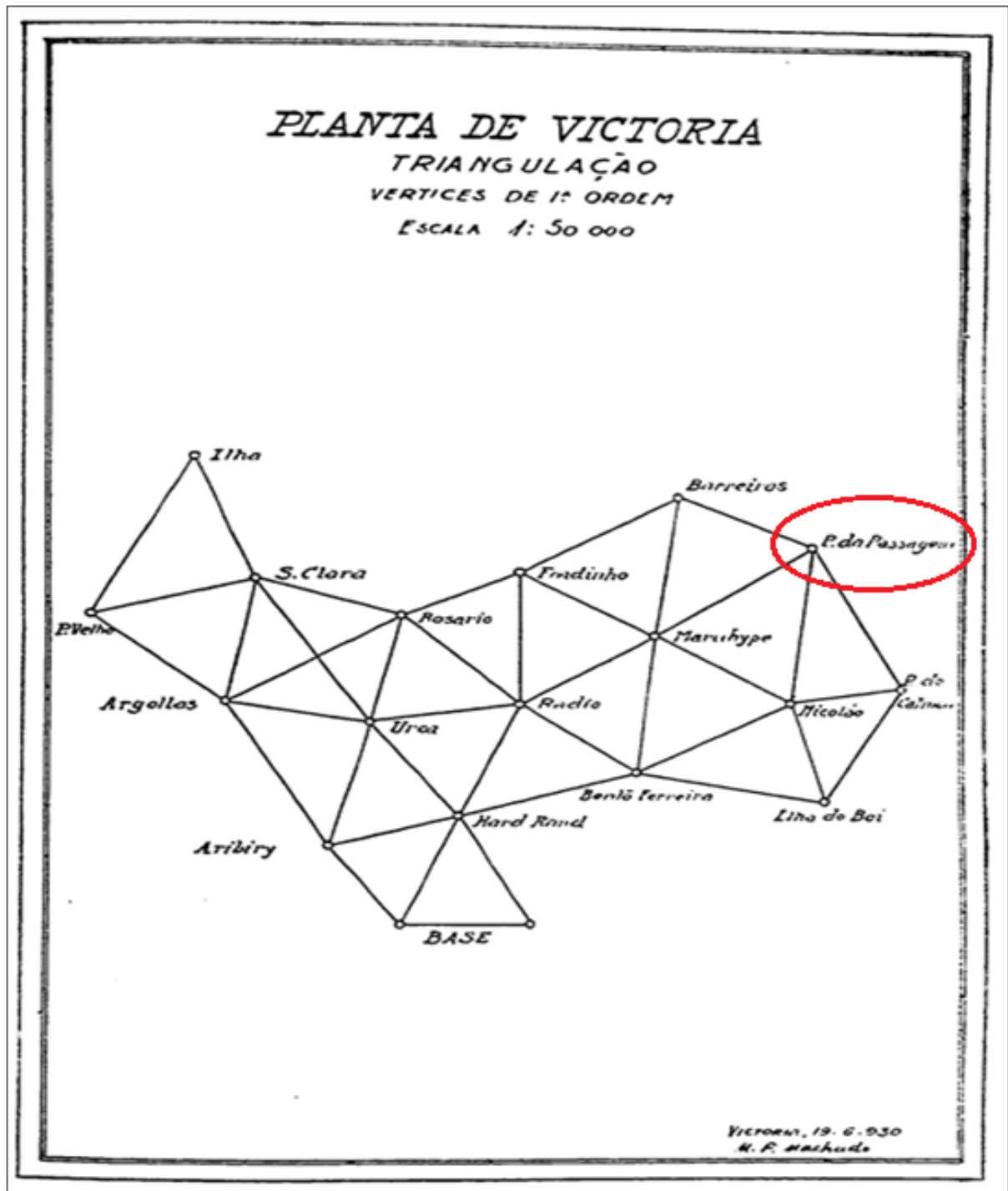
Fonte: Espírito Santo (1930).

Na Mensagem datada de 1930 do presidente de Estado Aristeu Borges de Aguiar, foi identificada também a planta de Vitória com a proposta de uma triangulação que estabelecia as conexões viárias necessárias para o desenvolvimento da Capital. Um dos vértices era a Ponte da Passagem (ESPÍRITO SANTO, 1930). Conforme a Figura 21, esse vértice era o ponto de partida da interligação com a região norte do Estado, que se viabilizaria por meio do acesso inicial com a Serra para, posteriormente, se ligar às demais localidades ao norte do Espírito Santo.

A situação das vias rodoviárias até 1930 é apresentada na Figura 22, onde foi demonstrada a configuração circulatória das rodovias até o Governo de Nestor Gomes, e também as intenções e realizações efetivadas nos Governos de Florentino Avidos e Aristeu Borges de Aguiar.

Com o advento da Revolução de 1930 e a subida de Getúlio Vargas ao poder, as decisões se centralizaram na instância federal, assim foi reduzida a autonomia do Estado, impondo-se uma orientação única com o objetivo de industrializar o Brasil.

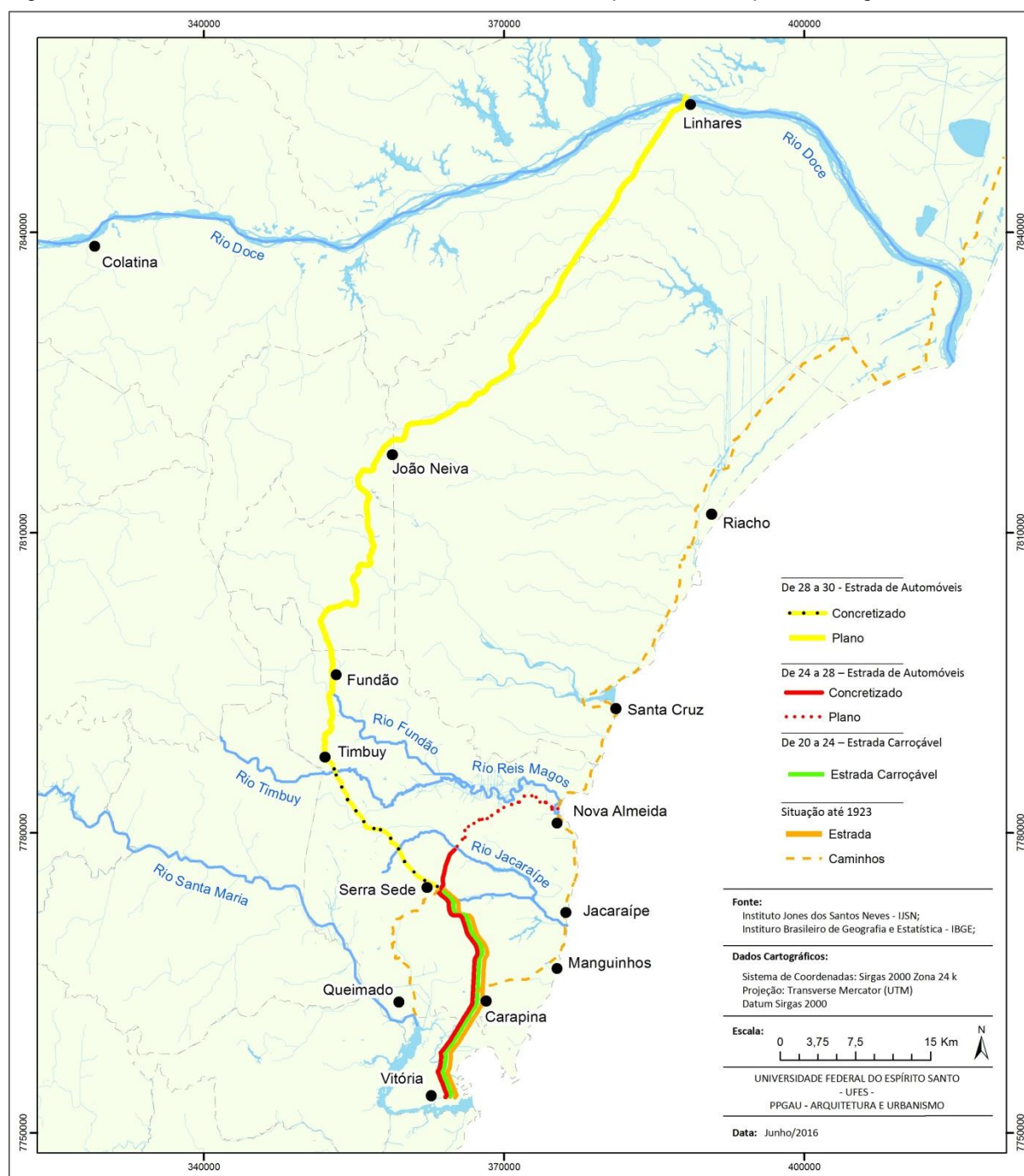
Figura 21 – Planta de Vitória – Triangulação com os vértices de ligação mais importantes



Fonte: Espírito Santo (1930).

Em 1931, uma ação de grande importância para a promoção da industrialização foi o fim da cobrança de impostos interestaduais e o direcionamento da construção da malha de transportes terrestres promovendo a construção de estradas para interligar todo o país (CAMPOS JÚNIOR, 2002).

Figura 22 – Rodovias estabelecidas até 1930 no norte do Espírito Santo a partir da região da Serra



Fonte: Baseada nas informações das Mensagens de Governo identificadas até 1930.

Assume o Poder Estadual, em 1930, uma junta administrativa (SILVA, 1995). O primeiro interventor no Espírito Santo foi o capitão João Punaro Bley, que não era natural do Espírito Santo, mas havia sido indicado pela Associação Comercial de Vitória (SILVA, 1995). De 1930 a 1947, o Estado foi governado por interventores federais. O que por mais tempo governou foi o capitão João Punaro Bley, de 1930 a

1943 (OLIVEIRA, 2008). Muitos interventores ficaram no governo por um período menor que um ano (OLIVEIRA, 2008).

Sobre a atuação do interventor federal João Punaro Bley, foi encontrada uma exposição dos atos dessa interventoria, referentes aos anos de 1930 a 1935, e duas Mensagens de Governo de 1935 e 1936. Conforme Bittencourt (1987), o interventor não alterou o direcionamento da economia capixaba já estabelecido, apenas deu continuidade.

O relato da Junta Administrativa aponta a construção de diversas pontes, pois muitas estradas não cumpriam o papel de interligação por não terem sido feitas as pontes sobre os rios que estavam em seu percurso (ESPÍRITO SANTO, 1935). Concernente às pontes, o relatório cita, como principal ponte, a que ligava Serra a Santa Cruz sobre o rio Reis Magos (ESPÍRITO SANTO, 1935). Essa obra utilizou a maior verba despendida na construção de uma ponte nesse período (ESPÍRITO SANTO, 1935). Sobre as estradas construídas e/ou reformadas, identificou-se a estrada de ligação de Jacaraípe a Nova Almeida e a via que se estendia logo após o limite norte da região da Serra, a estrada Santa Cruz-Linhares, integrada à Nova Almeida pela ponte sobre o rio Reis Magos (ESPÍRITO SANTO, 1935).

Na Mensagem de Governo de 1935, consta a liberação de verbas a serem aplicadas em melhorias nas estradas de ferro e no serviço de navegação existente no rio Doce para possibilitar o acesso à cidade de Colatina (ESPÍRITO SANTO, 1936). Referente às estradas na região da Serra, foi concluída a estrada Jacaraípe-Nova Almeida, com o objetivo de ligar a Capital à cidade de Nova Almeida e propiciar em tempos de chuva condições de tráfego para a localidade de Santa Cruz (ESPÍRITO SANTO, 1936). Conforme afirmou Sartório (2007), que a ponte de Nova Almeida já havia sido concluída em 1932.

No ano de 1935, a receita do município da Serra foi menor que suas despesas e, apesar de todas as modificações na estrutura circulatória, não se alterou a condição econômica da região (ESPÍRITO SANTO, 1936). Enquanto a Serra era inexpressiva no cenário econômico estadual, o Espírito Santo ocupou em 1935 o terceiro lugar na exportação de café, o que aumentava as receitas do Estado e economicamente atraía os olhares da instância federal (BITTENCOUT, 1987). No ano de 1936, a receita da Serra foi compatível com suas despesas e teve como intervenção viária a

construção da ponte em Jacaraípe, que era outro ponto de transposição de rio que fragmentava a via proposta (ESPÍRITO SANTO, 1937). Com isso foi viabilizado o fluxo da estrada.

Confirmando a opção brasileira de investir nas rodovias como forma de circulação predominante, em 1937 foi criado no Brasil o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), que era subordinado ao Ministério de Viação e Obras Públicas, com a responsabilidade de planejar e executar as estradas de rodagem do país (SARTÓRIO, 2007).

De 1937 a 1945, não foram localizadas Mensagens de Governo, apenas alguns discursos de Jones dos Santos Neves que governou o Estado do Espírito Santo como interventor federal de 1943 a 1945. Esse período foi concomitante ao acontecimento da Segunda Guerra Mundial.

Em seu discurso de posse do cargo de interventor, Neves explanou a importância das estradas executadas e a forma como promoveram a melhoria nos transportes, reduzindo as distâncias entre as diversas localidades por todo o Estado (ACHIAMÉ; NEVES, 2002). Num resumo do primeiro ano de suas atividades, Jones dos Santos Neves apresentou um relato ao Conselho Administrativo em 26 de Julho de 1944, expondo seu objetivo principal de modificar a estrutura econômica baseada no predomínio da cafeicultura; promovendo diversificação e direcionando a industrialização (ACHIAMÉ; NEVES, 2002). Santos Neves considerava grande o risco da dependência econômica em uma monocultura, portanto a diversificação era uma forma ampliada de desenvolvimento (ACHIAMÉ; NEVES, 2002). Nesse contexto, foi elaborado o Decreto-Lei nº 14.797, de 29 de julho de 1943, no início de seu Governo, que oferecia vantagens aos que instalassem indústrias que aproveitassem suas próprias matérias-primas (ACHIAMÉ; NEVES, 2002).

No que se trata das estradas, em seu primeiro governo, Jones dos Santos Neves deu continuidade às obras iniciadas por Punaro Bley, além da manutenção devida ao conjunto de vias existente (ACHIAMÉ; NEVES, 2002). As ações mais significativas no contexto da circulação promovida no Estado e identificadas em seu discurso foram a aceleração da construção da rodovia Vitória-Campos iniciada por Punaro Bley e o estudo e projeto da Rodovia que partia de Vitória para se interligar à

rodovia Rio-Bahia, na cidade de Manhuaçu, localizada em Minas Gerais (ACHIAMÉ; NEVES, 2002). Referente às pontes, o discurso relata que houve a construção do estrado de concreto da ponte sobre o rio Doce na cidade de Colatina (ACHIAMÉ; NEVES, 2002). A dinâmica da circulação rodoviária vai se articulando e a integração das estradas vai sendo construída, passando a permitir a efetiva dinâmica da circulação.

Apesar da mudança na relação trabalhista com o fim da escravidão, a ruptura das antigas estruturas coloniais e a busca por desenvolvimento, a estrutura econômica brasileira permanecia baseada em um sistema agrário com a supremacia da produção cafeeira. Na instância federal, Getúlio Vargas trabalhou desde a década de 1930 para a efetivação da industrialização, porém esse processo só se consolidou nas décadas de 1950 e 1960 (SIQUEIRA, 2012). As bases da industrialização almejada por Getúlio Vargas se refletiram no Espírito Santo com a fundação da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD),² empresa que não estava associada à produção de café e que unia o caráter exportador do Estado e sua posição estratégica para exportar o minério de ferro de Minas Gerais trazido pela ferrovia Vitória-Minas (CAMPOS JÚNIOR, 2002). A implantação da CVRD posteriormente viabilizaria a instalação de um polo siderúrgico no Estado, o que modificaria completamente a economia da região da Serra a partir da década 1970.

Gameiro (2002) identifica a CVRD (atual VALE S.A.) como uma das primeiras iniciativas comerciais do Estado que, desvinculada da agricultura cafeeira, objetivava construir a infraestrutura logística da região sul, mas que modificou o desenvolvimento do entorno do vale do rio Doce, dinamizando as atividades do Porto de Vitória e alterando todo o entorno da área onde estava instalada a empresa. A Serra, à época da instalação da CVRD, ainda não compreendia o distrito de Carapina. Somente em 1943 o município da Serra teve sua atual conformação territorial definida pelos cinco distritos de Carapina, Queimado, Serra, Nova Almeida e Calogi, como apresentado anteriormente na Figura 6. Nesse contexto, a Serra passou a ser vizinha da CVRD e a receber as influências da sua existência em sua estrutura urbana e econômica.

² A CVRD foi privatizada em 1997 e, em 2007, houve a mudança do nome da empresa para VALE S.A.

Prosseguindo com as ações em favor do desenvolvimento industrial e a promoção de infraestrutura para esse fim, em 1945, o Governo Federal investiu na expansão rodoviária com criação do Fundo Rodoviário Nacional (FRN) (SARTÓRIO, 2007). Nesse processo houve a reorganização do DNER e a criação do Departamento de Estradas de Rodagem (DER) nos Estados (SARTÓRIO, 2007). Em 1946, foi fundado o DER do Estado do Espírito (SARTÓRIO, 2007). Esse autor indica ainda que a construção e manutenção de estradas era um dos âmbitos privilegiados no recebimento de verba, confirmando mais uma vez a opção brasileira pela dinâmica rodoviária.

A Serra, apesar de ser cortada por diversas estradas, em 1945 tinha oito veículos motorizados, um percentual de 0,47% da frota estadual e 98 veículos à tração animal, o que correspondia a 4,56% do quantitativo estadual (CONSELHO NACIONAL DE ESTATÍSTICA, 1948). Conforme os levantamentos do Conselho Nacional de Estatística (1948), o município da Serra em 1945 não tinha hospital, cinema, teatro, jornal nem agência bancária federal ou estadual; possuía 31 escolas, um posto de saúde, uma agência postal e telegráfica. As estatísticas confirmam a estrutura precária de serviços existentes na Serra.

Em 1945 Getúlio Vargas foi retirado do poder, e o país passou novamente a ter um regime democrático. Com o fim dos anos de intervenção federal, em 1947, assume o Estado do Espírito Santo o primeiro governador eleito, Dr. Carlos Fernando Monteiro Lindenberg, com mandato até 1950. Do mandato do governo de Lindenberg foram encontradas quatro Mensagens de Governo relatando os atos de cada ano de sua gestão.

Com o intuito de fazer um balanço dos primeiros meses de seu mandato, em agosto de 1947, o governador Lindenberg apresentou à Assembleia Legislativa uma Mensagem em que demonstrava sua preferência pela construção de estradas com o objetivo de possibilitar a acessibilidade às regiões de grande produção agrícola, nas quais se baseava a economia do Estado (ESPÍRITO SANTO, 1947). Com essa intenção, Lindenberg finalizou muitas rodovias por todo o Estado, com a expectativa de que o Espírito Santo recebesse verbas provenientes do Fundo Rodoviário Nacional, porém, no primeiro ano de existência do DER-ES, o Estado recebeu verba federal para aplicar em suas rodovias (ESPÍRITO SANTO, 1947). Somente em 29 de

agosto 1947 houve a abertura de crédito, e os trabalhos básicos e fundamentais foram direcionados para a execução da BR-5, suporte para o que viria a ser a futura BR-101 (SARTÓRIO, 2007).

Na Mensagem de Governo de março de 1948, Lindenberg confirma a preferência pelo transporte rodoviário, mesmo nas localidades que eram atendidas pelas estradas de ferro. Entretanto, essa preferência tornou relevante o problema de que as rodovias não eram de boa qualidade, fomentando a necessidade de construir e manter em condições de trânsito adequado as estradas por todo o Estado (ESPÍRITO SANTO, 1948). Nesse ano, na Serra, foi finalizada a estrada de acesso a Nova Almeida (ESPÍRITO SANTO, 1948).

No fim de 1948 e início de 1949, chuvas fortes deixaram as estradas em situação precária, impossibilitando o tráfego (ESPÍRITO SANTO, 1949). Lindenberg, mediante essa situação, direcionou recursos para a manutenção das estradas de todo o Estado (ESPÍRITO SANTO, 1949). No fim de seu mandato, o governador havia promovido também uma grande intervenção viária, que foi a construção da rodovia de ligação entre Vitória e Belo Horizonte, base da BR-259 (ESPÍRITO SANTO, 1950).

Na Mensagem de Governo de Lindenberg, datada de 1950, a Serra é apontada como a segunda menor receita do Estado (ESPÍRITO SANTO, 1950). Não havia coleta de esgoto, iluminação pública nem domiciliar (ESPÍRITO SANTO, 1950). Mesmo com a passagem da estrada, cortando o município de norte a sul, seu crescimento não havia sido alavancado. As rodovias na direção norte do Estado objetivavam ligar a Capital a Colatina, que era uma região forte no cultivo do café, fazendo da Serra apenas local de passagem.

De 1947 a 1950, após a Segunda Guerra Mundial, foi o período de retomada da prosperidade econômica. No Espírito Santo, ocorreu a reorganização do Estado. O DER-ES criou as primeiras normas para os projetos das rodovias, estabelecendo a regulamentação e organização do trânsito (SARTÓRIO, 2007). Foi idealizador da Meta Dourada, plano de Estradas e Caminhos Vicinais que definia que as sedes dos municípios e outras localidades importantes se interligariam com a Capital do Estado

e que esta deveria se interligar com a Capital Federal, que era o Rio de Janeiro (SARTÓRIO, 2007).

Sartório (2007) define a evolução do Sistema Rodoviário Estadual como a busca por criar uma malha que, posteriormente, seria uma rede para enfim se tornar um sistema (SARTÓRIO, 2007). Governo após governo, afirmava-se a política em favor do sistema rodoviário com a constante necessidade de construir, reformular e manter as estradas.

Assume o governo do Estado do Espírito Santo, em 1951, Jones dos Santos Neves, que governou até 1955. Do período de seu mandato foram verificadas quatro Mensagens de Governo, seu discurso de posse e um álbum em sua homenagem que relata seu plano de desenvolvimento e as atividades de todo o seu período de governo. Envolto na busca por desenvolvimento do presidente Getúlio Vargas, Jones dos Santos Neves assumiu o Espírito Santo e partiu em busca da industrialização.

Examinando o discurso de posse de Jones dos Santos Neves, foram identificados os principais problemas definidos como impedimento do progresso do Espírito Santo. Eram eles: a planificação da energia elétrica, o desenvolvimento da produção agrícola e o sistema de transporte (ACHIAMÉ; NEVES, 2002). A questão da planificação elétrica era um problema desde seu período como interventor, quando foi aprovado, no fim de seu mandato, o Plano Estadual de Eletrificação (ACHIAMÉ; NEVES, 2002). Outra questão difícil era a produção agrícola de café que não se aprimorava mesmo sendo a base da economia capixaba (ACHIAMÉ; NEVES, 2002). Com relação ao sistema de transportes, este não permitia acesso a certas localidades (ACHIAMÉ; NEVES, 2002). O Plano Rodoviário já estava em curso e, segundo Jones dos Santos Neves, deveria ser respeitado e receber recursos para ser acelerado (ACHIAMÉ; NEVES, 2002). Adicionalmente, na problemática do transporte, foi citada a necessidade da conclusão da estrada Vitória-Colatina que era a ligação da Capital com a cidade da região norte de maior renda da economia cafeeira capixaba (ACHIAMÉ; NEVES, 2002). Esse anseio antigo de governos anteriores de chegar até Colatina por rodovia ainda não havia se concretizado.

A fim de efetivar suas propostas em favor do desenvolvimento, em 2 de outubro de 1951, foi assinada a Lei nº 527, que autorizava empréstimo interno para estudo, elaboração e início da execução de um plano de desenvolvimento econômico para o Espírito Santo (ESPÍRITO SANTO, 1955a). A lei previa que o plano fosse executado em até cinco anos, contendo a previsão do aparelhamento do Porto de Vitória, a construção de três centrais hidrelétricas, a construção da estrada de Cachoeiro de Itapemirim-Alegre, a pavimentação das estradas Vitória-Cachoeiro e Vitória-Colatina e o aprimoramento da produção agrícola (ESPÍRITO SANTO, 1955a). Como resultado dessa lei, foi elaborado o Plano de Valorização Econômica, que se fundamentava em obras de infraestrutura, ampliação da produção de energia elétrica e abertura de estradas para escoar a produção agrícola a fim de viabilizar a construção de uma grande indústria siderúrgica num futuro próximo (BITTENCOURT, 2006).

O Plano de Valorização Econômica do Estado fomentou o desenvolvimento do setor rodoviário. Desde o discurso de posse de Jones dos Santos Neves até a elaboração do plano, as ações propostas para melhorias no sistema rodoviário eram bem definidas e almejadas. Como resultado do plano, foi feita a ligação Vitória-Colatina com um terço de traçado em comum com a BR-5 (Rio-Vitória-Salvador) (ESPÍRITO SANTO, 1952). Esse eixo de ligação cortava de norte a sul o município da Serra, que permanecia entre as três menores receitas do Estado e, no ano de 1951, recebeu investimentos para execução da estrada de ligação Jacaraípe-Nova Almeida (ESPÍRITO SANTO, 1952). Segundo Novaes (s.d.), as praias da região da Serra eram locais de visita dos moradores de Vitória e de outras localidades desde a década de 1920. Considerando que a localidade da Serra não se desenvolvia urbana e economicamente, as vias executadas e melhoradas que eram direcionadas à região litorânea apontavam para o uso de lazer, porém essa atividade não era adequadamente explorada em favor da região.

No que se refere à industrialização, o problema do fornecimento de energia inadequado impedia o funcionamento de indústrias de grande porte, devido à necessidade de altas cargas de energia e, no Espírito Santo, a demanda existente só atendia à carga necessária à iluminação e indústrias pequenas. Com a finalidade de resolver a questão energética, em junho de 1952, foi assinada a primeira etapa do Plano Estadual de Eletrificação, que resultava na construção da Usina de Rio

Bonito e de Suíça, no rio Santa Maria (BITTENCOURT, 1987). De acordo com Bittencourt (2006), a grande dificuldade do progresso das poucas indústrias existentes era também o elevado valor da energia elétrica. Na Serra o abastecimento de energia elétrica só se concretizaria na década de 1960 com o esforço do Poder Municipal. Como era uma região inexpressiva economicamente, o município ainda não havia recebido a ligação da energia elétrica. O prefeito à época, Naly da Encarnação Miranda, insistiu na obtenção do fornecimento de energia elétrica por acreditar que a Serra só conseguiria se desenvolver se fosse dotada de energia elétrica (MIRANDA, 1984).

Apesar da construção de tantas estradas por todo o Estado do Espírito Santo, nenhuma delas era pavimentada. O marco inicial de pavimentação de estradas no Estado foi em 8 de setembro de 1951, com a inauguração da Rodovia Carlos Lindenberg em Vila Velha (SARTÓRIO, 2007). O DER-ES iniciou seus trabalhos fazendo uso da pavimentação de técnica convencional e não obteve bons resultados, porém o governador Jones dos Santos Neves decidiu importar uma tecnologia americana que foi um sucesso, garantindo ao Espírito Santo o pioneirismo no país e o marco principal da técnica de pavimentação no Brasil (SARTÓRIO, 2007). Apesar de toda essa nova tecnologia implantada no Estado, até o fim da década de 1950, ainda continuavam sendo abertas estradas vicinais ou de penetração (SARTÓRIO, 2007). Conforme o Termo de Tarefas, elas funcionavam como redes capilares de penetração (SARTÓRIO, 2007).

Outra ação de investimento em favor do crescimento rodoviário no Governo de Jones dos Santos Neves foi a criação do projeto de lei denominado Fundo Rodoviário, que aumentou em 0,05% o imposto das vendas mercantis, com o intuito de incrementar a arrecadação estadual e, como dito pelo governador, “[...] para expansão de novas rodovias aptas a conduzirem as crescentes riquezas do inesgotável labor do povo capixaba” (ESPÍRITO SANTO, 1952, p.98). O Plano de Valorização Econômica do Estado indicou 42,7% dos recursos do Estado para a Secretaria de Viação e Obras Públicas, que destinava 30% de suas verbas para a construção e manutenção das rodovias (SARTÓRIO, 2007).

A Mensagem de Governo de 1953 ressalta que, no ano de 1952, continuava em ritmo acelerado o Plano de Valorização Econômica do Estado, que buscava

promover a ligação entre o norte e o sul do Estado através do Porto de Vitória (ESPÍRITO SANTO, 1953). As mobilizações em favor do crescimento do Espírito Santo, por parte de Jones dos Santos Neves, faziam parte do sonho de criar no Estado uma grande indústria siderúrgica aproveitando o minério de ferro de Itabira e o potencial do manganês encontrado em Guaçuí (ESPÍRITO SANTO, 1953).

O interesse por parte dos governadores que antecederam Jones dos Santos Neves na construção de estradas e a forma como os processos evoluíram levaram Santos Neves a afirmar que existia no Estado uma consciência rodoviária formada (ESPÍRITO SANTO, 1953).

Citando as ações do governo, o município da Serra recebeu, em 1952, verba federal para construir uma usina hidrelétrica no município (ESPÍRITO SANTO, 1953). Também recebeu verbas do Fundo Rodoviário Nacional para melhorias em suas estradas e implantou o Serviço d'Água em Nova Almeida (ESPÍRITO SANTO, 1953). Pode-se identificar que a maior motivação em repasse de verbas para o município se baseou nas ações do Plano de Valorização, necessidade de mais energia elétrica e melhorias nos transportes. Entretanto, segundo Miranda (1984), a verba repassada pelo Governo Estadual de Santos Neves à prefeitura da Serra para construção de uma usina hidrelétrica foi utilizada pelo prefeito Rômulo Castelo para adquirir o maquinário, os fios e isoladores, porém a obra de instalação não foi iniciada.

A Mensagem de Governo de 1954 inicia relatando sobre o Plano de Valorização Econômica do Estado. O Governador Jones dos Santos Neves identificou que:

Em todos os setores do Plano, as atividades espontaram e se desenvolveram, abrindo novos mercados de trabalho para o excedente marginal da nossa população e comprovando, pela evidência das obras, a impossibilidade de se conseguir tão alto rendimento sem o auxílio de uma planificação nacional [...] (ESPÍRITO SANTO, 1954, p. 10).

O governante indicou que o plano previsto para cinco anos já havia traçado suas linhas gerais em três anos (ESPÍRITO SANTO, 1954). Na Mensagem de 1954, o governador lembrou a Mensagem do ano anterior na qual existia apenas o sonho da siderúrgica, enfatizando que, naquele momento, já era uma evidência quase real.

O Relatório aponta ainda que, com o plano de eletrificação já bem desenvolvido, nesse ano houve maior exercício em relação à expansão financeira, com mais arrecadação tributária, aumento nas operações de crédito e elevação das despesas com obras públicas (ESPÍRITO SANTO, 1954). O trabalho estadual funcionava como cooperação à República, como cita o governador:

Assim é, que, prevendo o desenvolvimento da indústria planejou e está construindo usinas de eletricidade que poderão duplicar o potencial hidroelétrico do Espírito Santo; antevendo o surto expansionista da produção e a necessidade de dar-lhes as vias de escoamento para os centros de consumo, projetou e está construindo, não só rodovias modernas, largas e de traçado econômico e pavimento com asfalto, também levantando pontes [...] (ESPÍRITO SANTO, 1954, p. 54).

O documento de Santos Neves aponta ainda que, enquanto o Plano de Valorização Nacional promovia o asfaltamento das grandes rodovias, a citar entre elas a rodovia Vitória-Colatina, o Plano Rodoviário Estadual construía novos trechos de estradas intermunicipais, vicinais e pontes (ESPÍRITO SANTO, 1954). O Espírito Santo desenvolveu, nessa época, um método eficaz de pavimentação de baixo custo, método este que recebeu louvor no Congresso Rodoviário ocorrido em São Paulo:

Louve o Governo do Estado do Espírito Santo e seu Departamento de Estradas de Rodagem pelo trabalho desenvolvido e pela contribuição que vem prestando ao rodoviaríssimo brasileiro, divulgando sua experiência em pavimentações econômicas (ESPÍRITO SANTO, 1955a, sem página).

No período de 1952 a 1954, foi construída e pavimentada a estrada denominada Pedro Nolasco, de Vitória à Colatina, que mais tarde faria parte da BR-5, que se tornaria posteriormente a BR-101. Nesse período também foi reconstruída e alargada a estrada de ligação de Jacaraípe a Nova Almeida. O município da Serra também melhorou estradas em Carapina, Serra, Manguinhos e Pitanga (ESPÍRITO SANTO, 1955a).

O investimento na expansão do sistema rodoviário era tão intenso que, segundo o Relatório do Quadriênio de atuação do governador Jones dos Santos Neves, houve “[...] um aumento de 666% sobre o total de quilômetros pavimentados anteriormente existentes no Espírito Santo [...]” (ESPÍRITO SANTO, 1955a, sem página), ficando o

Estado em 4º lugar do país na extensão de estradas pavimentadas (ESPÍRITO SANTO, 1955a).

O café, com preço ascensional, era o maior injetor de recursos financeiros do Estado. Colatina era destaque como região produtora de café, o que levou a Rodovia Vitória-Colatina a ser enquadrada no Plano Rodoviário como rodovia de Classe I, que significava que seu traçado era para veículos pesados e de velocidade (ESPÍRITO SANTO, 1954).

A busca pela interligação entre o sul e o norte do Estado conferiu à Secretaria de Viação e Obras Públicas 48,9% das verbas do orçamento do Estado (ESPÍRITO SANTO, 1954). Em 1953 as obras das estradas já estavam em estágio avançado, entretanto não estavam concluídas (ESPÍRITO SANTO, 1954). Permanecia, então, existindo a navegação no rio Doce como forma de interligar Vitória a Colatina (ESPÍRITO SANTO, 1954).

A Serra continuava entre os municípios de menor arrecadação do Espírito Santo (ESPÍRITO SANTO, 1954). O trecho da Rodovia Vitória-Colatina, que passava pelo município, já estava concluído, viabilizando a ligação Serra-João Neiva que, mesmo não finalizada até Colatina, já podia ser transitada (ESPÍRITO SANTO, 1954). Outra intervenção viária ocorrida foi a rodovia Jacaraípe-Nova Almeida (ESPÍRITO SANTO, 1954).

Como parte da infraestrutura de apoio, o governante aponta que, em seu governo, foi construída na Serra a Escola Rural de Muribeca, serviços de luz para a sede, a cadeia, a delegacia, a Escola Rural de Carapina, o Grupo Escolar de Nova Almeida, o subposto de saúde de Nova Almeida e o cais de saneamento de Nova Almeida (ESPÍRITO SANTO, 1954).

Em 1940 a população recenseada da Serra era de 6.415 moradores, equivalente a 0,86% do Estado e, em 1950, a população passou para 9.245 moradores, o que equivalia a 1,07% da população do Espírito Santo (ESPÍRITO SANTO, 1954). Permanecia a Serra entre os municípios de menor receita do Estado, considerando que o aumento populacional aconteceu apenas por ser anexada ao município a localidade de Queimados e Carapina (ESPÍRITO SANTO, 1954). Moraes (1954) justificou o processo de estagnação da Serra devido à sua proximidade com a

Capital. A Serra está “[...] muito perto para progredir independentemente e muito longe para ser prolongamento [...]” (MORAES, 1954, p. 51). A Serra, até o fim das atividades de Jones dos Santos Neves, não evoluiu economicamente, apesar de muito bem localizada, vizinha da capital, Vitória, e atravessada de norte a sul pelo via que viria a ser a rodovia que também cortaria o Brasil de norte a sul, como é possível verificar na Figura 23 a malha rodoviária de todo o Espírito Santo e a passagem da BR-5 pela região da Serra. Na Figura 23, podem ser identificadas também as vias de acesso às principais praias existentes no município – Manguinhos, Acaraípe (atual Jacaraípe) e Nova Almeida – que tinham duas formas de acesso, pela estrada que vinha de Jacaraípe ou pela estrada que a interligava diretamente com a sede da Serra.

Em 1955 assume o governo do Estado Francisco Lacerda de Aguiar com mandato até 1959. Em sua primeira Mensagem, apresenta seu objetivo de governo, “[...] pôr a casa em ordem [...]” (ESPÍRITO SANTO, 1955b, p.3). No processo de pesquisa, foram encontradas duas Mensagens referentes ao seu governo.

O documento aponta que o governante enfrentou dificuldades econômicas no ano de 1956, e a Serra, no contexto econômico do Estado, permanecia até então entre as três menores receitas (ESPÍRITO SANTO, 1957). O Espírito Santo, desde 1955, passava por dificuldades econômicas, em consequência da queda nos preços internacionais do café, a base econômica do Estado (CAMPOS JÚNIOR, 2002). Nesse período, a busca pela erradicação dos cafezais proposta pelo Governo Federal teve a atenção do Estado, porém não se efetivou (CAMPOS JÚNIOR, 2002).

A Serra, que tinha uma produção agrícola diversificada, teve nessa época cerca de 50% de sua renda proveniente da produção da banana e demais culturas, como a mandioca, o arroz, o café, o abacaxi e o feijão (IBGE, 1959). A pesca, a pecuária e a produção leiteira também foram significativas na receita do município, entretanto nenhuma dessas atividades se destacava no contexto da economia estadual (IBGE, 1959). A pequena indústria existente produzia farinha de mandioca, aguardente e tijolos, e o comércio local era formado por 40 estabelecimentos atacadistas (IBGE, 1959).

Figura 23 – Rodovias do Espírito Santo em 1955



Fonte: Espírito Santo (1955a).

Sobre os transportes utilizados na Serra em 1956, o IBGE (1959) contabilizou a existência de estações ferroviárias em Queimado e Calogi. Os pequenos agricultores utilizavam os rios Santa Maria, Jacaraípe e Reis Magos para fazer o transporte de suas mercadorias, porém o transporte rodoviário era o mais usado, em especial para o acesso às sedes dos municípios vizinhos e à capital (IBGE, 1959). A Serra não evoluiu economicamente, apesar de acompanhar as mudanças estaduais na circulação viária, iniciando com o uso das vias fluviais e marítimas, passagem pela utilização da ferrovia até um predomínio rodoviário.

Sartório (2007) argumenta que as verbas estaduais estavam em baixa, mas dentro da política nacional rodoviária as atividades prosseguiram e, em 1957, durante o Governo de Francisco Lacerda de Aguiar, foi instalado o 17ºDFR – Departamento Federal Regional do DNER – que era responsável por construir as rodovias federais nas terras do Espírito Santo. Como resultado das ações da instalação do 17ºDFR, em 1958, o trecho da antiga BR-5, que viria a ser a futura BR - 101, já estava praticamente pavimentado entre Vitória e a divisa com o Rio de Janeiro e a BR - 31, atual BR – 262, estava pavimentada além de Viana, em direção a Marechal Floriano (SARTÓRIO, 2007). Essas ações foram efetivadas na busca de atingir a Capital Federal a essa época, que era o Rio de Janeiro.

Das ações governamentais de Francisco Lacerda de Aguiar relatadas sobre o município da Serra, verificou-se a instalação de um novo grupo diesel elétrico na Vila de Nova Almeida, normalizando o serviço de água que era antes por meio de bomba elétrica (ESPÍRITO SANTO, 1957). Pode-se perceber que as ações governamentais efetuadas na Serra que não eram de caráter rodoviário foram de ordem pontual e não geravam repercussão em todo o município, apenas melhorias em localidades diversas.

Em seu último ano de governo, a Mensagem de Governo de Francisco Lacerda de Aguiar concluía citando que a “[...] indústria siderúrgica fatalmente instalar-se-á aqui, dada à posição privilegiada de seu Porto” (ESPÍRITO SANTO, 1958, p. 9). O sonho antigo de um polo siderúrgico no Espírito Santo era a justificativa por sua preocupação com a geração de energia elétrica (ESPÍRITO SANTO, 1958). Francisco Lacerda de Aguiar havia criado, em 1956, a Espírito Santo Centrais

Elétricas S.A. (Escelsa), no intuito de iniciar as ações em favor de aumentar a oferta de energia elétrica com um custo mais baixo (RIBEIRO, 2002).

As intervenções viárias ocorridas na Serra no governo de Francisco Lacerda de Aguiar foram de conservação das estradas Vitória-Serra, Carapina-Nova Almeida, Serra-Putiri-Nova Almeida, Nova Almeida-Aracruz e Nova Almeida-Santa Cruz (ESPÍRITO SANTO, 1958).

Em 1959 assume novamente o governo do Estado do Espírito Santo Carlos Fernando Monteiro Lindenberg. Em sua primeira Mensagem de Governo, declarou que não havia definido um plano de governo mediante a situação econômica, mas pediria ajuda a alguns órgãos federais, como o Departamento de Obras e Saneamento, de Portos, Rios e Canais e o Nacional de Estradas de Rodagem, pois o Departamento Estadual de Estradas e Rodagem estava com poucos recursos e equipamentos para conseguir cumprir suas atividades (ESPÍRITO SANTO, 1959). Adicionalmente, também fez menção à criação de um plano modesto para abertura de novas vias (ESPÍRITO SANTO, 1959). O Governo de Lindenberg promoveu esforços para impulsionar a economia e o governante argumentou que, superados os problemas iniciais, houve o incentivo na geração de energia elétrica e industrialização (ESPÍRITO SANTO, 1960).

No início da década de 1960, o governador Carlos Fernando Monteiro Lindenberg criou o Distrito Rodoviário de Fronteira, que tinha por objetivo construir estradas de penetração e consolidar as fronteiras, em especial na divisa com Minas Gerais (SARTÓRIO, 2007). Até essa época, a construção de estradas fazia parte do suporte ao programa de desenvolvimento da agricultura, devido à base econômica advinda da agricultura (SARTÓRIO, 2007).

A Mensagem de Governo de 1960 identifica que a Serra, até esse período, não tinha uma produção de café significativa que fosse capaz de inseri-la no panorama da economia estadual, o que, por consequência, não gerava o aumento de sua receita (ESPÍRITO SANTO, 1960). O município enfrentava também dificuldades em relação ao fornecimento de água e coleta de esgoto (ESPÍRITO SANTO, 1960).

Em 1960 o Brasil passava pela crise do café enquanto a indústria automobilística crescia e fortalecia a necessidade de rodovias pavimentadas para fazer circular a

frota de automóveis por todo o país, Pereira (apud SARTÓRIO, 2007, p. 57) afirma que, “[...] partindo da estaca zero em 1955, o Brasil em 1960 já produzia 133.078 veículos, com um índice de nacionalidade superior a 90%[...]”. A opção rodoviária brasileira se apoiava na industrialização e o inverso também acontecia.

Até 1960 a economia da Serra era baseada na agricultura, produzindo cana de açúcar, café, algodão, mamona, milho, mandioca e, em menor escala, cereais (RIBEIRO, 2007). Além da extração de madeira de lei, existia também uma industrialização pouco desenvolvida atrelada à produção agrícola existente, que eram os engenhos para produção de açúcar, aguardente e farinha; máquinas de beneficiamento de café, arroz e de fubá de milho (RIBEIRO, 2007). A cidade da Serra, a sede do município, não era dotada de água potável (MIRANDA, 1984). A energia elétrica só foi instalada em dezembro de 1960 e as ruas eram desalinhadas, esburacadas e sem calçamento (MIRANDA, 1984). A população Serra-sede era de 1500 habitantes (MIRANDA, 1984). Sua primeira escola de nível secundário foi instalada em junho de 1961 (MIRANDA, 1984).

Nova Almeida que ocupava o segundo lugar no número de habitantes, tinha aproximadamente 1.000 moradores e só conseguiu que a energia elétrica chegasse à localidade com o apoio de um empresário de Belo Horizonte e dos veranistas de Colatina e Minas Gerais que faziam uso do balneário (MIRANDA, 1984). Miranda (1984) relata ainda que as habitações, nos balneários de Jacaraípe, Manguinhos e Carapebus e nos distritos de Calogi, Queimado e Carapina, eram rarefeitas e a energia elétrica só chegou a Manguinhos com o apoio dos turistas que utilizavam a praia para veraneio.

No ano de 1962 retorna ao governo Francisco Lacerda de Aguiar e, em seu Relatório de Governo, deixou evidente as dificuldades financeiras enfrentadas pelo Espírito Santo (ESPÍRITO SANTO, 1963). Campos Júnior (2002) argumenta que a erradicação dos cafezais em 1962 afetou profundamente a economia capixaba que era totalmente dependente da monocultura cafeeira, além de causar também uma crise social, pois era responsável por mais de 60% da oferta de emprego. Com a erradicação dos cafezais, a mão de obra desempregada migrou em sua maior parte para Vitória e seu entorno (CAMPOS JÚNIOR, 2002).

Após 1960 muitas ações em favor da efetivação da industrialização aconteceram. Em janeiro de 1963, foi criada a Secretaria de Indústria e Comércio (SIC), o que representa um indicativo do fortalecimento do processo de industrialização que estava sendo promovido no Estado. Em 1964 foi inaugurada a primeira etapa da construção do cais de minério da Ponta de Tubarão (ESPÍRITO SANTO, 1965). Em 1965 a usina hidrelétrica suíça entrou em operação e a oferta de energia foi viabilizada (RIBEIRO, 2002). O Porto de Tubarão iniciou suas operações em 1966, logo depois foi idealizado o Porto da Praia Mole e, posteriormente, em 1978 teve início a construção da Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST) que passou a operar em 1983 (BITTENCOURT, 2006). Esses acontecimentos efetivavam o sonho de uma empresa siderúrgica no Estado, considerando a participação fundamental da CVRD na formação desse complexo, no Espírito Santo desde 1942 (BITTENCOURT, 2006). A CST foi instalada em Carapina, no município da Serra, e até entrar em operação assistiu a toda a modificação urbana e econômica ocorrida na Serra nesse período.

A última Mensagem de Governo encontrada que faz parte do recorte temporal proposto para a pesquisa é datada de 15 de março de 1967. O governador eleito, Christiano Dias Lopes Filho, fez um balanço dos poucos meses de seu governo e relatou a situação de abandono e deterioração da Administração Pública que fez o Estado mergulhar em uma crise política (ESPÍRITO SANTO, 1967).

De 1965 a 1967, houve o golpe na lavoura de café, com a erradicação definitiva dos cafezais que, somada a crises recorrentes, reduziu investimentos e contribuiu para a explosão demográfica na Grande Vitória (SARTÓRIO, 2007). A solução encontrada para vencer a crise foi a industrialização, já estabelecida nos grandes centros, como São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais (SARTÓRIO, 2007). No contexto dessa situação, aconteceram os grandes projetos industriais pelo viés dos planos federais de desenvolvimento do Brasil. A Mensagem do Governador Lopes Filho identifica que a busca pelo estabelecimento de uma nova estrutura econômica foi marcada pelo acordo firmado entre o Governo e o Instituto Brasileiro do Café para que se efetivasse no Espírito Santo a erradicação do café, a principal fonte de renda (ESPÍRITO SANTO, 1967). A área de erradicação compreendia quase todo o norte do Estado (ESPÍRITO SANTO, 1967). Nesse processo, muitos ramais ferroviários da região sul foram desativados e muitas rodovias receberam a pavimentação para

suprir a falta das ferrovias (SARTÓRIO, 2007). No âmbito federal, uma das metas era pavimentar as rodovias federais, entre elas, a BR-5, futura BR 101 (SARTÓRIO, 2007).

A Mensagem de Governo de Christiano Dias Lopes Filho relata que foram feitas obras no porto para a expansão do complexo portuário e inaugurado o terminal oceânico para minério e carvão da Ponta de Tubarão (ESPÍRITO SANTO, 1967). Como relata o governador, havia a “[...] formação de uma zona de excepcional polarização econômica, pressuposto de grande surto industrial que se avizinha com a chegada de mais energia [...]” (ESPÍRITO SANTO, 1967, p. 3). O governador apontou também outra ação em favor da industrialização, a criação do Distrito Industrial que, em 1966, estava em fase de complementação (ESPÍRITO SANTO, 1967).

Nesse panorama de modificações radicais, assume a Prefeitura da Serra Naly da Encarnação Miranda, que já havia sido prefeito da Serra de 1959 a 1962 e teve papel importante na concretização do fornecimento de energia elétrica em 1961. Seu segundo mandato foi de 1967 a 1970.

Em 1967 também foi criada a Revista Capixaba, periódico de circulação nacional, que objetivava apresentar o Espírito Santo para o restante do país (GOMES, 2012). Nesse ano inaugural da revista, de maio a dezembro de 1967, foram encontradas reportagens que descreviam diversas regiões da Serra, em especial as praias e os feitos do prefeito no município.

A primeira reportagem, de maio de 1967, intitulada de “O progresso chega a Serra”, fazia menção ao retorno de Naly da Encarnação Miranda ao governo municipal e indicava que já haviam sido iniciados os trabalhos de asfaltamento e remodelagem da sede do município (O PROGRESSO, n. 3, 1967). A intenção do prefeito, descrita na revista, era fazer o calçamento de todo o município (O PROGRESSO, n. 3, 1967). No litoral, as melhorias buscavam gerar o aumento do turismo (O PROGRESSO, n. 3, 1967). O mesmo periódico trouxe também uma reportagem sobre o Porto de Tubarão, indicado como o maior porto de minério do mundo, executado pela CVRD, para exportar o minério de ferro trazido de Minas Gerais pela

ferrovia Vitória-Minas, já que somente o Porto de Vitória não atendia a toda a demanda mediante o crescimento da atuação da CVRD (TUBARÃO, 1967).

Até o findar do ano de 1967, a cada mês, a Revista Capixaba publicava reportagens de uma página sobre a Serra. No mês de junho, a reportagem foi sobre “Praias radioativas em Nova Almeida”, afirmando que estudos comprovavam que o teor de radioatividade de Nova Almeida era superior ao das praias de Guarapari (PRAIAS, 1967). O prefeito afirmava que essa nova descoberta promoveria o desenvolvimento e o turismo em Nova Almeida (PRAIAS, 1967). O plano era urbanizar Nova Almeida, iniciando com o fornecimento de água e luz, a fim de que houvesse uma projeção nacional do município, por ter as mais belas praias medicinais (PRAIAS, 1967).

A publicação do mês seguinte foi sobre a praia de Jacaraípe, com a seguinte manchete “Jacaraípe vai ficar mais bela”. A revista trazia a notícia da intenção do prefeito Naly da Encarnação Miranda de promover melhorias em Jacaraípe, como fornecer água e luz, fazer o calçamento e paisagismo no local, para viabilizar o progresso do turismo e aumentar o número de turistas (JACARAÍPE, 1967). Nessa edição da revista, também foi encontrada uma reportagem na seção Negócios & Investimentos, apontando a necessidade de uma fusão entre Vitória, Vila Velha e Cariacica, pois, para que houvesse um crescimento planejado, era necessário um plano de desenvolvimento que considerasse os problemas e qualidades das três localidades, já que em breve a Grande Vitória seria o maior parque siderúrgico do hemisfério sul, conforme indicava a revista (CAVALCANTI, 1967). Ao levantar a questão da fusão dos três municípios, Cavalcanti (1967) confirmava o estado de estagnação em que se encontrava a Serra, pois era a única localidade vizinha à Capital que não participaria da fusão.

A edição de agosto de 1967 da Revista Capixaba trouxe uma reportagem sobre a praia de Carapebus, denominada “Carapebus, lagoa e praia”. Iniciava citando que era a praia brasileira mais parecida com Copacabana (CARAPEBUS, 1967). Informava que se localizava na sua região uma colônia de férias dos policiais de Minas Gerais e que, num futuro próximo, seria um centro de veraneio (CARAPEBUS, 1967). O prefeito indicava ser o turismo a sua aposta para o crescimento do município (CARAPEBUS, 1967).

Finalizando as reportagens sobre as praias da Serra, em setembro de 1967, com o título “A vez de Manguinhos”, essa praia foi citada como um dos mais antigos balneários da Serra, que teve seu desenvolvimento promovido por iniciativa de particulares que utilizam a praia, e que a prefeitura planejava executar o abastecimento de água e a urbanização do local (A VEZ, 1967).

Todas as reportagens referentes às praias tinham algo em comum. O prefeito sempre planejava fazer melhorias com o objetivo de aumentar a renda municipal, considerando que sua expectativa de crescimento do município era mediante a exploração do turismo. Os artigos referentes às praias foram todos de caráter promocional, tanto do prefeito quanto das praias, devido ao anseio de fazer a Serra crescer.

Partindo para outra direção, a mais próxima da realidade futura da Serra, a Revista Capixaba de outubro de 1967 apresentou mais uma entrevista do prefeito da Serra intitulada “Indústrias para a Serra”. O prefeito afirmava negociar a implantação de uma área industrial no município, considerando a proximidade com o Porto de Tubarão (CINTRA, 1967a). Ele relatou também a dificuldade de implantação de uma indústria de beneficiamento de abacaxi na Serra, devido à baixa oferta de energia elétrica para a região, problema que estava prestes a ser resolvido com a ligação do sistema elétrico do Espírito Santo com o de Minas Gerais (CINTRA, 1967a).

Continuando com as reportagens encontradas na Revista Capixaba, o artigo de novembro de 1967 anunciava: a “Serra inaugura calçamento”. Tratava-se do calçamento da sede da Serra iniciado e informado pela revista na edição de maio de 1967 (CINTRA, 1967b). O prefeito declarava ainda que o calçamento seria feito em todo o restante do município (CINTRA, 1967b).

A última reportagem encontrada tinha como título “A Serra já tem infraestrutura”, sem definir bem de que tipo se tratava a infraestrutura mencionada. Esclarece que, no ano de 1967, a Serra foi o município que mais se desenvolveu, já que era inexplicável o atraso em que se encontrava a localidade tão antiga e vizinha à capital, Vitória. (CINTRA, 1967c). A reportagem apontava para um futuro baseado no turismo (CINTRA, 1967c). Nas duas últimas edições, as matérias eram de cunho informativo, apresentando o desenvolvimento que houve no município e não uma

forma de promoção, como as reportagens iniciais. O ano de 1967 pode ser identificado como um marco para o início do incentivo e a busca pelo desenvolvimento do município da Serra, no contexto municipal e federal.

No Brasil, o período de 1967 a 1974 é apresentado como momento de recuperação econômica e auge do milagre econômico. Nesse contexto, foi criado o Plano de Integração Nacional, que buscava interligar o país em toda sua extensão (SARTÓRIO, 2007). Foi o período áureo do “Rodoviarismo”, que estabeleceu praticamente toda a malha existente no Brasil (SARTÓRIO, 2007). Por volta de 1971, ocorreu no Espírito Santo o programa rodoviário, que tratava da execução de estradas vicinais denominado de “Espinha de Peixe”, em que o Governo Estadual promovia a interligação pavimentada dos municípios através de vias arteriais que se ligavam à BR-101 e à BR-262. Na Serra, foi pavimentada a Rodovia ES-010, do trecho que partia da BR-101 até Manguinhos, e também a pavimentação do trecho Jacaraípe a Nova Almeida (SARTÓRIO, 2007).

Em 1972 foi concluído o contorno da BR-101, que retirou da Capital o tráfego pesado e o levou para Carapina, na Serra, faltando apenas construir a segunda ponte para viabilizar a integração total (SARTÓRIO, 2007). Nesse mesmo ano, foi implantado na Serra o Centro Industrial de Vitória (CIVIT), no planalto de Carapina, com uma área de cerca de seis milhões e seiscentos de cinquenta mil metros quadrados divididos em dois setores (BORGES, 2003).

Até 1973, no Espírito Santo, ocorreram a conclusão das duas principais rodovias federais, a BR-101 e a BR-262, o que modificou o Sistema Rodoviário Estadual. A BR-101, pavimentada desde a divisa com a Bahia até a divisa com o Rio de Janeiro, foi concluída em 4 de julho de 1973 (SARTÓRIO, 2007).

A malha rodoviária de grande porte estava estabelecida no Espírito Santo, sendo a Serra cortada de norte a sul pela BR-101. Na região de Carapina, estava instalado o acesso ao contorno da BR-101, por onde se interligava a ferrovia ao Porto de Tubarão e onde estava instalada a CVRD.

Os problemas com a energia elétrica foram sanados com a ligação do sistema do Espírito Santo com o de Minas Gerais em 1968 (BITTENCOURT, 1987). Dentro

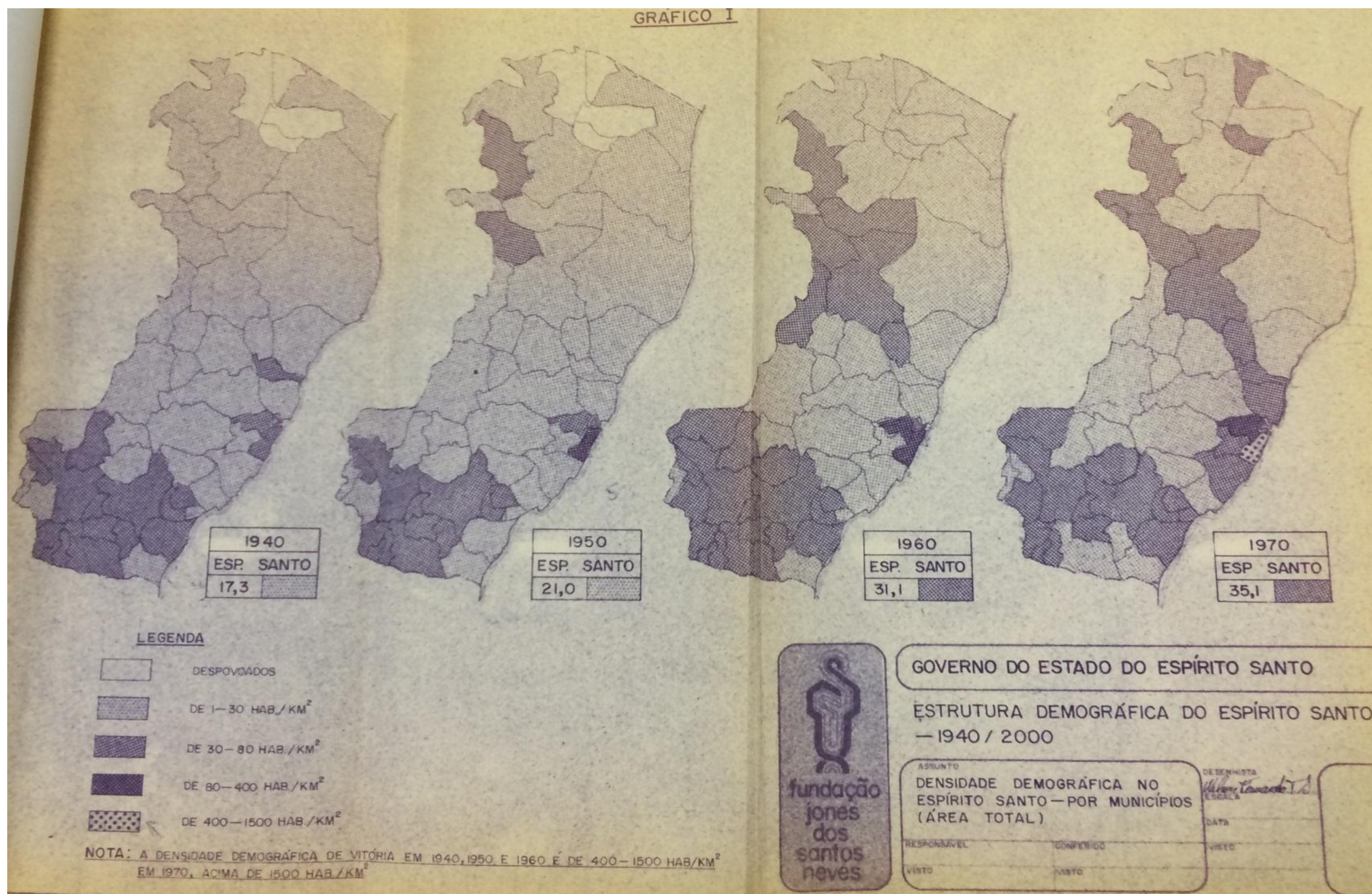
desse contexto, a Serra era uma grande área com infraestrutura e disponibilidade para ser utilizada já que a Capital já estava adensada.

A pesquisa que abordou o desenvolvimento urbano pelo viés da estrutura viária rodoviária do município da Serra identificou o ano de 1973 como o fechamento da pesquisa por marcar o estabelecimento das principais vias e o deslanchar do desenvolvimento, promovendo o crescimento rápido do município da Serra.

Como forma de comprovar a transformação a partir desse momento, foi analisado o estudo feito pelo Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN) em 1977, apresentando a estrutura demográfica do Espírito Santo, com dados dos anos de 1940 a 1970, referentes ao índice demográfico e a localização da população do Estado (FUNDAÇÃO JONES DOS SANTOS NEVES, 1977). O estudo identificou a conversão da expansão no sentido sul a norte (FUNDAÇÃO JONES DOS SANTOS NEVES, 1977). A fase do auge da produção de café gerou a ocupação no interior norte de Espírito Santo e, em especial, após a instalação de toda a infraestrutura, em prol da industrialização, a região norte da Capital foi adensada até a década de 1970, como é possível ver na Figura 24 (FUNDAÇÃO JONES DOS SANTOS NEVES, 1977).

A Serra, que permaneceu por três décadas com uma baixa densidade populacional, teve, nos anos de 1970, esse quadro completamente modificado. De 9.192 habitantes em 1960, passou a ter 17.286 em 1970 e, em 1980, chegaria a 82.581 habitantes (PMS, 2008). Segundo dados do Setor de Aprovação de Loteamentos da PMS, até a década de 1960, haviam sido aprovados cerca de 13 loteamentos no município (PMS). Na década de 1970, foram cerca de 40 aprovações de loteamentos (PMS), não desconsiderando a aprovação da Lei Federal nº 6.766/1979, que tratava da regulamentação do parcelamento do solo e que antecipou a aprovação de muitos loteamentos antes de ser sancionada, como forma de fugir do que era estabelecido pela nova lei. Apesar disso o aumento foi considerável, mais de 300% de acréscimo. Segundo Fiorotti (2014), foi visível no processo de aprovação dos loteamentos o redirecionamento da expansão inicial litorânea. Após a década de 1970, os novos loteamentos passaram a ser implantados em sua maior parte no Planalto de Carapina e no entorno da BR-101 (FIOROTTI, 2014).

Figura 24 – Estrutura demográfica do Espírito Santo – 1940 a 1970



Fonte: Fundação Jones dos Santos Neves (1977).

Nesse curto tempo, de 1967 a 1973, a Serra foi inserida nesse grupo e, em janeiro de 1973, fez parte do Plano de Desenvolvimento Integrado da Microrregião de Vitória (PDI), elaborado por M. Roberto Arquitetos e Planorte Planejamento Técnico e Econômico, com financiamento do Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (Serfhau) e da Companhia de Melhoramentos e Desenvolvimento Urbano S.A. (Comdusa).

Nesse PDI, a Serra apareceu como área propensa ao desenvolvimento devido a toda infraestrutura de transporte e energia já instalada e aos Grandes Projetos estabelecidos no âmbito federal a serem implantados no município (M. ROBERTO ARQUITETOS; PLANORTE, 1973). Assim, a Serra alavancou seu desenvolvimento urbano e econômico a partir da década de 1970, mais especificamente de 1973. Fazendo parte dos planos federais, como local de instalação dos Grandes Projetos, a Serra, a partir desse momento, foi inserida no contexto do planejamento estadual. O Espírito Santo entrava numa nova fase devido às indústrias implantadas. Foi criada a Secretaria de Planejamento Estadual, que elaborou o Plano de Estruturação do Espaço da Grande Vitória (PEE), que levou à fundação de um instituto para gerenciar o planejamento do Estado, o Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN) (MONTEIRO, 2013). Dos diversos planos elaborados pelo IJSN, a Serra foi inserida em planos direcionados ao município e naqueles que abrangiam a Região da Grande Vitória (FIOROTTI, 2014).

Com a instalação das indústrias de grande porte na Serra ou em seu entorno, como a CST, a CVRD, os portos que compõem o complexo e os CIVITs, a oferta de empregos no município foi ampliada, atraindo pessoas da região e até de outros Estados. As indústrias instaladas e o crescimento populacional também aumentaram a demanda por comércio e serviços.

Com a ampliação do crescimento populacional, a Serra, que era predominantemente rural, teve suas terras ocupadas pelos loteamentos aprovados e por um quantitativo considerável de conjuntos habitacionais principalmente estabelecidos na região de Carapina, nas proximidades da BR-101. Fiorotti (2014) argumenta ainda que a demanda por habitação não foi suficientemente solucionada com o aporte de loteamentos e conjuntos habitacionais e no entorno destes se instalaram as ocupações irregulares, ampliando ainda mais o adensamento ocupacional.

O município da Serra, após a inauguração da BR-101 em 1973, foi totalmente modificado. De região rural e despovoadas, passou a ter áreas urbanas e adensadas. Com sua economia baseada na agricultura de policulturas, inexpressiva quanto à receita gerada, passou a ser um município industrial e inserido no contexto da economia do Espírito Santo. Considerando que apenas a passagem na BR-101 não transformou o território da Serra, mas, como a pesquisa identificou, o estabelecimento dessa via é um agente de primeira ordem no processo do desenvolvimento urbano.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS: A HIPÓTESE SE COMPROVA

Após todo o processo de pesquisa, busca e análise das documentações e bibliografia encontrada, foi possível concluir que, no caso examinado do município da Serra, o sistema viário, fluvial, marítimo, ferroviário ou rodoviário, atuou como um dos agentes modificadores do desenvolvimento urbano.

Em uma pesquisa histórica, foi possível identificar que as alterações viárias são definidas por uma gama de fatores, como política, economia, rede de influências, dentre outros. Porém, cabe aqui dizer que a estrutura viária, como promotora da circulação, teve uma importância de primeira ordem.

No processo de ocupação inicial do Brasil, o mar e os rios eram o sistema circulatório natural e, nas regiões às quais eles promoviam o acesso, ocorreu a ocupação urbana e o desenvolvimento das cidades. Com a abertura de estradas, passagem de ferrovias e, posteriormente, de rodovias, as cidades foram crescendo, se expandindo e muitas vezes desaparecendo, conforme prosseguia evoluindo a circulação de um território ou quando se deslocava o fluxo circulatório existente.

No segundo capítulo, foi traçado um paralelo entre o sistema viário e o desenvolvimento urbano, possibilitando identificar a importância das vias como traçado-base de uma cidade, onde ocorre a dinâmica circulatória e que condiciona sua vital existência. A cidade só existe quando é possível transitar por ela. Seus moradores e usuários precisam trabalhar, estudar, ir à busca de alimento, de cuidados para sua saúde, de lazer, enfim, circular pela cidade. Nesse contexto, a circulação articula as necessidades pessoais, locais e regionais. A necessidade premente de circular também estimulou o desenvolvimento dos sistemas viários e de transportes que, em contrapartida, também agiram sobre o desenvolvimento urbano num verdadeiro processo de ação e reação entre as partes. Pode-se dizer que, de todos os fatores que influenciam o desenvolvimento urbano de um território, a circulação sempre se fez presente. Identifica-se também que, para que um lugar passe a existir, é preciso primeiro que se consiga chegar a ele. Assim, uma trilha, uma estrada, um rio, uma ferrovia ou uma rodovia, qualquer um desses elementos é necessário para permitir a existência de um povoado ou até mesmo de uma megalópole.

Além do ato de circular e abordando os fluxos gerados por essa circulação, outro fator a ser considerado é o uso do solo que pode, dentro do processo, ser desenvolvido, induzido, desvirtuado ou excluído. No processo de planejamento da urbe, a circulação se torna, então, uma grande aliada no que concerne à definição de uso que se queira dar ao solo, seja como área residencial, seja industrial, seja comercial, seja de lazer, seja ainda áreas que se queiram preservar por questões ambientais ou patrimoniais. Não se pode furtar de mencionar a questão fundiária que se utiliza, na maioria das vezes, do estabelecimento ou não da circulação como forma de atribuir valor à terra, articulando o desenvolvimento econômico pelo viés do desenvolvimento urbano. Esse aspecto foi pautado com algumas restrições na pesquisa, devido ao recorte temporal e espacial proposto. A Serra, de seu povoamento inicial até 1973, onde finda a pesquisa, era uma localidade rural e as intervenções estaduais e municipais não apresentavam ações de promoção local. A região só assistiu à relevante evolução quando o Estado necessitou interligar a capital Vitória a Colatina e, em um âmbito nacional, sua localização foi propícia à instalação dos grandes projetos. Nessa perspectiva de desenvolvimento da Serra, o assunto foi abordado apenas como forma de não negar sua relevância.

Confirmando a importância da acessibilidade, foi levantada a questão dos meios de circular abordando o transporte como diferencial a ser considerado, na sua forma de ação. Os rios, o mar e as estradas, ao serem utilizados como vias de circulação, puderam influenciar o desenvolvimento urbano em qualquer local ao longo de sua extensão. Isso aconteceu nos pontos nodais gerados pela união de outros fatores, como existência de um porto, a proximidade com uma cidade, uma indústria, entre outras questões políticas e econômicas das mais variadas. Porém, quando se tratou de ferrovia, o desenvolvimento sempre foi identificado em seus locais de parada ou transbordo.

A pesquisa também integrou à dinâmica circulatória duas questões ideológicas de grande influência em todo o processo de desenvolvimento urbano, que são a economia e a política. As questões econômicas e políticas articulam a forma de circular de tal maneira que direcionam e redirecionam o crescimento da urbe. O Estado, em busca de desenvolver a questão econômica, define a atuação dos transportes e a cidade é modificada, o que levou este estudo a fazer suas abordagens por meio da utilização dos Relatórios e Mensagens de Governo e dos

demais documentos oficiais utilizados. As intervenções viárias executadas pelos governantes foram a realização do desejo político associado ao econômico, que se efetivaram no território, conseqüentemente, transformando-o. Esse aspecto ficou evidente no exame acerca das localidades que evoluíram ou até mesmo desapareceram por terem alterações no tipo de sistema circulatório estabelecido, como exemplo, a passagem do predomínio fluvial para o ferroviário ou do ferroviário para o rodoviário.

A pesquisa fez entender que a busca por melhorias circulatórias instituiu a ferrovia, resultando em avanço para o transporte de cargas pesadas por longas distâncias. A rede ferroviária se aliava às vias marítimas e fluviais e, posteriormente, com a existência do automóvel, a rodovia foi mais uma forma de incrementar o transporte do homem e de suas mercadorias.

A análise do uso dos meios de circulação no Brasil leva a concluir que o predomínio rodoviário identificado na pesquisa foi uma opção brasileira, mediante suas escolhas econômicas e políticas. A ferrovia, que foi um sistema instalado com custos altos, não poderia ser simplesmente abandonada, portanto o uso integrado dos sistemas seria a melhor escolha. Porém, as decisões políticas e econômicas direcionadas à industrialização definiram as vias rodoviárias como o mais adequado meio de circulação para o país, momento em que a construção de estradas e rodovias foi considerada a grande propulsora para a indústria automobilística.

Foi possível identificar também que, no cerne da política brasileira rodoviária, houve grande direcionamento de verbas para o desenvolvimento rodoviário em detrimento da manutenção e execução de novas ferrovias. O elevado investimento nas rodovias promoveu a interligação das diversas cidades do país.

No contexto estadual, o Espírito Santo, assim como ocorreu no Brasil, também utilizou inicialmente a via fluvial, marítima e os caminhos para se andar a pé ou a cavalo como forma de circulação, o que gerou uma ocupação litorânea e os poucos locais mais interiores eram os acessados pelos rios. Os trabalhos dos jesuítas nessa ocupação inicial foram de grande importância, povoando vários pontos do litoral que foram os núcleos iniciais de muitas cidades do Estado. Também a descoberta de ouro nas Minas Gerais fez o Espírito Santo tornar-se barreira natural de acesso às

minas, quando a corte portuguesa comprou a capitania e proibiu a construção de estradas que ligassem o litoral ao interior, a navegação no rio Doce e ativou e construiu fortes para proteger o acesso marítimo. Com o empecilho de abrir estradas, o desenvolvimento do Espírito Santo permaneceu estagnado. Essa é uma situação que confirma a importância da circulação para o desenvolvimento urbano. Ao ser liberado de sua função de barreira para as minas do Brasil, o Governo do Espírito Santo logo providenciou a construção de uma estrada como forma de marcar o início do desenvolvimento do Estado.

O Estado do Espírito Santo, no fim do século XIX e início do século XX, passou a fazer uso do sistema ferroviário para ampliar o desenvolvimento da economia cafeeira. A partir de 1950, vivenciou uma dinâmica predominantemente rodoviária com a mudança da agricultura para a industrialização.

Após avaliar a ação do sistema viário no processo do desenvolvimento urbano, identificando a passagem do Brasil por um sistema fluvial e marítimo, posteriormente ferroviário, para, enfim, ser predominantemente rodoviário, no Capítulo 3, a pesquisa foi direcionada para a Serra, analisando o período de seu povoamento até o ano de 1923, quando foi identificado o início do processo de estabelecimento do sistema rodoviário no município.

Foi possível perceber nesse capítulo que a região da Serra foi povoada pela ação dos jesuítas implantando a aldeia de Nova Almeida, a fazenda Carapina e a atual Serra-sede, localidade dada aos índios que haviam ajudado os jesuítas a lutar contra índios mais violentos. Enquanto os jesuítas trabalharam na região, as localidades foram crescendo. Com a expulsão dos jesuítas, esses locais ficaram à disposição do Governo e com os índios. A Serra-sede progrediu se tornando mais tarde uma cidade. De Carapina não houve notícias e Nova Almeida foi a localidade que mais se desenvolveu entre as três ao ser inserida na dinâmica cafeeira.

Com a introdução da agricultura cafeeira em seu processo de desenvolvimento, Nova Almeida passou a funcionar como entreposto comercial para o escoamento da produção das regiões no entorno dos rios Timbuí e Reis Magos, até o Porto de Vitória. Outra região que se destacou foi o atual distrito de Queimado que, nessa época, também evoluiu por assumir a função de entreposto comercial no

escoamento do café produzido no entorno do rio Santa Maria. A existência de um porto próximo a Vila de Queimado direcionava o café até o Porto de Vitória. A localidade da Serra-sede produziu café, mas sua localização de difícil acesso, longe da via fluvial, não permitiu que a região se destacasse na produção agrícola. Mais uma vez se observa a acessibilidade facilitando ou prejudicando o processo de desenvolvimento.

Com o aporte de imigrantes que foram instalados na região do rio Santa Maria, a agricultura cafeeira cresceu ainda mais. A ferrovia veio para resolver a questão do transporte do café, pois, aprimorando a transporte, não se perdia produto algum e facilitando o transporte poderia ser aumentada a produção e ampliada a renda.

Com a passagem da ferrovia na região das imediações dessas localidades, a função de entreposto foi perdida, o transporte passou a ser feito pela via ferroviária e não mais pela via fluvial. A vila de Queimado desapareceu e Nova Almeida perdeu sua força econômica, ficando apenas como um balneário de patrimônio jesuíta. A passagem da ferrovia nessas localidades foi no início do século XX. Nesse momento, a região da Serra era acessada por mar e pelos rios e de predomínio rural, com renda entre as mais baixas do Estado.

Em 1921 foi iniciada a construção de uma estrada de ligação de Vitória a Serra, no Governo de Nestor Gomes, que afirmou que a construção possibilitava posteriormente que a via passasse a ser uma ferrovia, porém o que importava para o Estado era agir em favor de acessar a região norte do Espírito Santo. Para a Serra, a expectativa era se desenvolver por ter um acesso facilitado com a capital, Vitória.

Na construção do Capítulo 3, pode-se perceber como as vias promoveram o desenvolvimento das localidades de Nova Almeida e Queimado. O inverso também foi observado, quando da alteração do sistema existente e um redirecionamento da dinâmica de circulação do local em que as localidades foram afetadas a ponto de uma delas desaparecer.

Nos três capítulos iniciais, foi apresentada a pesquisa, confirmada a ação das vias circulatórias sobre o desenvolvimento urbano. Numa explanação geral, situou-se o Brasil e o Espírito Santo no contexto de seu desenvolvimento viário e por fim foi

avaliado o sistema circulatório da Serra, iniciando em seu período de circulação fluvial e marítima, sua passagem pelo estabelecimento da ferrovia até a fase rodoviária.

Foi possível perceber que, até o início da década de XX, antes da passagem da ferrovia, a região da Serra obteve algum crescimento e, posteriormente, ficou paralisada, apenas sobrevivendo. Inicia-se o quarto capítulo com a inauguração da ligação rodoviária da Serra com a capital, Vitória, o que de imediato não modificou o desenvolvimento urbano local.

Como fonte primária de pesquisa, as Mensagens e Relatórios de Governo verificados permitiram concluir que a construção da estrada Serra-Vitória resultava do desejo de interligar a Capital ao norte do Estado, além da Serra. A ideia era, em princípio, levar a estrada até Linhares para se chegar ao rio Doce e aliar a circulação rodoviária com a fluvial no acesso a Colatina. Posteriormente, a intenção foi chegar com a rodovia até Colatina para que o transporte de mercadorias para a Capital acontecesse todo por via rodoviária.

Identificou-se que a passagem da ferrovia pela região da Serra foi um retrocesso, porém, na esfera estadual, a passagem da ferrovia pela região sul transferiu o escoamento do café para o Porto de Vitória ao invés do Porto do Rio de Janeiro, o que, para o Espírito Santo, foi o ponto inicial de seu crescimento econômico. A região norte do Estado, que era pouco explorada e habitada, tinha sua dinâmica de transporte do café dificultada, aliando a tração animal, transporte fluvial e ferrovia. Alguns esforços para criar uma rede ferroviária ao norte, como existia ao sul, foram feitos, porém apenas um pequeno trecho de São Mateus a Nova Venécia foi executado e em curto prazo foi desativado.

A Serra subsistia por meio da agricultura de policultura, algumas indústrias de beneficiamento dessas culturas, além de pesca e pecuária. Existia o cultivo do café, mas não havia volume de produção para que sua economia despontasse e participasse do crescimento visto em outras cidades do Estado. Nesse contexto, a Serra foi apenas o local de passagem da estrada para ir em direção ao norte sem lhe trazer qualquer expressividade urbana e econômica.

Considerando as ações de alguns governantes, pode-se concluir que, no Governo de Nestor Gomes, com mandato de 1921 a 1924, foram executadas vias carroçáveis com o intuito de interligar várias localidades do Estado. A preocupação não era criar vias para a circulação rodoviária, pois estas eram mais caras, o que reduzia a possibilidade de abertura de muitas vias. Sua intenção era aumentar ao máximo a circulação, mesmo com vias de difícil trânsito. Foi construída no seu mandato a rodovia Serra-Vitória.

Florentino Avidos, que governou de 1924 a 1928, remodelou as estradas do Espírito Santo, inclusive a rodovia Serra-Vitória para a passagem de veículo, pois, até então, só havia uma via rodoviária no Estado com possibilidade de tráfego de veículo, já que não havia automóveis no interior. A Serra, entre as menores receitas do Estado, iniciou a construção da via de ligação a Nova Almeida com recursos municipais, porém a maior parte da extensão da estrada foi finalizada pelo Estado. Esse acontecimento é outro fato que marca o predomínio rodoviário, pois os acessos para Nova Almeida eram por trilha ou pelo mar. A estrada Serra-Nova Almeida foi estendida até Santa Cruz. Apesar de as rodovias serem melhoradas, as pontes de interligação não existiam ou não eram propícias à passagem de automóvel.

De 1928 a 1930, o Espírito Santo foi governado por Aristeu Borges de Aguiar que criou um Plano Rodoviário mediante a necessidade de fazer com que as estradas existentes no Espírito Santo fossem preparadas para o trânsito de veículos, pois muitas ainda não eram. Com o objetivo de ligar o Estado de norte a sul, iniciou a construção da ligação rodoviária de Serra a Linhares, que era um prolongamento da rodovia que partia da capital, Vitória, até a Serra. Foi remodelado, também nesse governo, o acesso de Serra a Nova Almeida e finalizado. Em seu governo, o plano de interligação do interior da região norte entrou em execução, construindo a ferrovia São Mateus-Nova Venécia e a rodovia Nova Venécia-Colatina. São Mateus se ligava à Capital pela via marítima, em seguida, navegava-se pelo rio Doce até Linhares, para então continuar pela rodovia até a Serra e, finalmente, chegar até a Capital onde, após executada a ponte sobre o Canal da Passagem, foi viabilizado o acesso rodoviário. Nesse planejamento, a rodovia Serra-Linhares chegou a Timbuí, onde também foi feita a ponte sobre o rio do mesmo nome. Não conseguindo concluir o planejado, Aguiar articulou a dinâmica circulatória da região norte com todas as

intervenções propostas num período reduzido de Governo devido à Revolução de 1930.

O advento da Revolução de 1930 a 1947 fez com que o poder fosse centralizado na instância federal, assumindo o Governo do Espírito Santo uma junta administrativa da qual o primeiro interventor foi o capitão Punaro Bley. O Governo Federal buscava industrializar o Brasil, e o Estado objetiva desenvolver a agricultura cafeeira. Como promover a circulação era fundamental para os dois objetivos, o direcionamento dado pelo Estado, quanto à abertura de estradas e à interligação, permaneceu dando continuidade à construção das rodovias. Na Serra, foi feita a melhoria no acesso de Jacaraípe a Nova Almeida e a continuidade da ligação de Santa Cruz a Linhares, que era o prolongamento de estrada Nova Almeida-Serra. Com o intuito de chegar a Linhares, foram feitas duas pontes no sentido de fluir a circulação, uma interligando Nova Almeida-Santa Cruz e a outra sobre o rio Jacaraípe dando continuidade à estrada.

No período de intervenção de Jones dos Santos Neves, de 1943 a 1945, dando prosseguimento à promoção da circulação em direção ao norte, o objetivo se ampliou partindo para a intenção de ligar o Estado com a Bahia, indo além de Linhares. Seus objetivos incluíam também ligar Vitória ao Rio de Janeiro, capital federal à época. Em seu mandato, foi solicitado o estudo e projeto para a viabilizar o acesso a Minas Gerais, a oeste, pela ligação com a rodovia Rio-Bahia que passava por Minas Gerais, além de iniciar a ponte sobre o rio Doce, que era uma obra de grande porte.

Nesse seu período de intervenção, foi implantada a CVRD, que foi um dos atos iniciais para o processo de industrialização do Estado e modificação do município da Serra. No sentido da circulação, foi criado o DNER, o DER-ES e o fundo rodoviário, ações efetivas no trato da promoção da circulação, órgãos direcionados a esse fim com verbas específicas. Apesar de todas as ações em favor da circulação promovidas no município da Serra, este permanecia com a mesma característica urbana e econômica anterior, com baixa receita e sem estrutura de serviços por todo seu território.

Em 1945 findou-se o período de intervenção e o Governo Estadual foi assumido pelo governador eleito Carlos Fernando Monteiro Lindenberg que continuou construindo rodovias. No contexto federal, foram iniciadas as obras para a construção da BR-5 que mais tarde seria a BR-101, que cortaria o Brasil de norte a sul, atravessando todo o Espírito Santo.

Assume o Governo de 1951 a 1955 o ex-interventor federal Jones dos Santos Neves, agora eleito, mantendo os pensamentos de industrialização da época. Santos Neves definiu três vertentes a serem trabalhadas para o progresso do Espírito Santo: a planificação elétrica, a produção agrícola rudimentar e os transportes. Foi possível concluir que a planificação elétrica era necessária para que grandes indústrias se instalassem no Estado; o aprimoramento da agricultura aumentaria os lucros da base econômica para propiciar as demais ações e os transportes eram fundamentais para os dois processos. Especificamente Santos Neves deixou clara a necessidade de concluir a rodovia Vitória-Colatina. Em busca de seus objetivos, estabeleceu o Plano de Valorização que fomentou ainda mais os serviços rodoviários e a solução do fornecimento de energia para concretizar o sonho da existência de uma indústria siderúrgica no Espírito Santo. No Governo de Santos Neves, iniciou-se a pavimentação das estradas; até esse período não havia acessos pavimentados. O município da Serra recebeu verba para a instalação de uma usina hidrelétrica, porém ela não foi concretizada. A ligação rodoviária de Vitória a Colatina foi finalizada até João Neiva e de João Neiva a Colatina foi aberta a rodovia, mas não foi modelada nem pavimentada.

A estrada de Jacaraípe a Nova Almeida foi alargada e remodelada. A preocupação de diversos governantes com essa via demonstrava a intenção de facilitar o acesso à região das praias da Serra. O município, que permanecia com característica rural, de baixa renda e densidade demográfica, possuía dois eixos de circulação. Um deles era a rodovia Vitória-Serra, inserida no contexto da ligação da capital com Colatina, e o outro era a interligação das praias, identificando a sua importância nesse momento, muito procuradas para veraneio.

De 1955 a 1959, assumiu o Governo do Estado Francisco Lacerda de Aguiar, concomitantemente à fase de erradicação dos cafezais. Nesse período, seu relatório do ano de 1957 aponta que a economia do Espírito Santo estava em baixa, porém

as ações continuavam pela instância federal. As obras das estradas não foram paralisadas mediante a situação econômica estadual. Foi instalado no Estado o 17ºDFR, responsável pela construção das vias federais.

A circulação rodoviária nessa fase era usada na interligação das sedes dos municípios com a Capital, mas existia ainda a circulação via rio e mar utilizada pelos pequenos agricultores, em especial na Serra. Nesse momento a melhor situação seria a interligação do sistema fluvial, marítimo, ferroviário e rodoviário, porém no Brasil as escolhas se direcionaram ao predomínio rodoviário.

Ao fim do mandato de Aguiar, a BR-5, que viria a ser a futura BR 101, já estava praticamente pavimentada entre Vitória e a divisa com o Rio de Janeiro, e a BR-31, atual BR- 262, estava pavimentada além de Viana, em direção a Marechal Floriano. Essas ações foram implementadas na busca de atingir a Capital federal a essa época. Em seu mandato, Aguiar também criou a Escelsa, ação direcionada à produção de energia elétrica do Estado.

Assume o Governo Estadual em 1959 Carlos Fernando Monteiro Lindenberg. Dando continuidade às ações de Aguiar, o governante promoveu a interligação das diversas regiões do Estado e permaneceu buscando a solução para o fornecimento de energia elétrica e para a industrialização. Em seu mandato ocorreu a efetiva erradicação do café e a única saída passou a ser a industrialização. No início do mandato de Lindenberg, contudo, a Serra permanecia ainda inexpressiva quanto à sua economia e estrutura urbana. Em 1960 a energia elétrica chega ao município e com ela a esperança do Poder Municipal para o crescimento futuro.

No ano de 1962 retorna ao Governo Francisco Lacerda de Aguiar. O Estado passava pelas consequências da erradicação do café, assim as ações de impulsão à industrialização foram ainda mais veementes. Criou-se a SIC, foi inaugurada a primeira etapa da construção do cais de minério da Ponta de Tubarão e a Usina Hidrelétrica Suíça entrou em operação da mesma forma que o Porto de Tubarão. A erradicação dos cafezais estabeleceu o fim do sistema econômico agroexportador e deu início a industrialização no Estado.

De 1967 a 1971 governou Christiano Dias Lopes Filho, que argumentou que sua posse foi com o Espírito Santo ainda na crise econômica, como efeito da

erradicação dos cafezais. Na região sul do Estado, foram desativados os ramais ferroviários e construídas vias rodoviárias para suprir as ligações feitas anteriormente pela ferrovia. Permaneciam as ações em favor da industrialização e, no contexto rodoviário, a atuação era a pavimentação das vias que interligavam as várias regiões do País.

Com o intuito de ampliar o entendimento das questões examinadas, foram inseridas na pesquisa reportagens do periódico Revista Capixaba, do ano de 1967, que tratavam da Serra, concluindo que, numa série de reportagens sobre suas praias, o prefeito Naly da Encarnação Miranda buscou promover o município no que era o atrativo até esse momento, seu litoral. A intenção era incentivar o turismo para desenvolver o município. Ao fim do ano de 1967, em uma reportagem não conduzida pelo prefeito, a Serra é apresentada como uma localidade preparada para o estabelecimento de indústrias. É nesse momento que se identifica o início de um revés do município da direção do turismo para a função industrial, hoje predominante.

Todos esses fatos permitem concluir que, no período de 1923 a 1973, o Governo Estadual interveio no sentido de ampliar a circulação e promover o predomínio da dinâmica circulatória rodoviária. A Serra assistiu a todo o estabelecimento rodoviário permanecendo em sua condição de localidade rural e economicamente não desenvolvida. O planejamento do governo do Estado se utilizou da Serra meramente como local de passagem. Contudo, as ações federais e todo o aporte de projetos inseridos na região da Serra vão modificar completamente a estrutura urbana e econômica do município que, a partir desse momento, passou a ser apreciada e contemplada com ações do Governo do Estado.

Os documentos nesse estudo examinados demonstram que o planejamento do Governo Federal potencializou o desenvolvimento da Serra e apresentou sua aptidão e virtudes à instância estadual, que havia preparado o terreno com todo o sistema de circulação executado. Os interesses estaduais e federais se misturaram no sentido da ligação de norte a sul com a início da BR-5 que posteriormente viria a ser a BR-101.

Essa percepção estadual exposta em função das possibilidades que o município da Serra apresentava pode ser identificada pelos planos que a partir daí são elaborados pelo Instituto Jones dos Santos Neves, integrando a Serra à Grande Vitória, ou com planejamentos específicos para a Serra.

Vale indicar que este estudo também assinala que o processo de desenvolvimento da Serra não se efetivou rápida e imediatamente, pois a construção do sistema rodoviário que interligava todo o município e o conectava em sua própria região e com o Estado passou por vários estágios, evoluindo e aprimorado de governo a governo. O ponto de partida foi a estrada inicial de ligação da Serra a Vitória, inaugurada em 1923, que viria a ser posteriormente, no ano de 1973, importante trecho da rodovia BR-101. Interessa ainda indicar que esse trecho vai fazer parte de uma rodovia federal que ligava o país de norte a sul e, dentro do contexto estadual e municipal, abrigava outras várias rodovias e estradas que a ela se interconectaram promovendo a almejada circulação.

Foi ainda possível identificar um redirecionamento do município que progredia lentamente com uma ocupação pelo eixo litorâneo e buscava se apoiar no turismo para se desenvolver na direção do eixo estabelecido pela BR-101. Com resultado, de forma rápida e intensa mediante os projetos associados à industrialização implantados no entorno da BR-101, a população da Serra quase dobrou em uma década.

Outro ponto que confirma o redirecionamento da ocupação são os loteamentos aprovados no âmbito do município. Até 1960 eram poucos e localizavam-se em sua maioria na região litorânea, mas na década de 1970, o volume de aprovações aumentou e se estendeu em grande parte na região de Carapina, então cortada pela rodovia federal.

Cumpramos aqui indicar que uma das reportagens da Revista Capixaba do início do ano de 1967 traz um questionamento quanto à necessidade de planejar o crescimento de Vitória, Vila Velha e Cariacica. A Serra também fazia limite com a Capital, mas não estava inserida na apontada necessidade de planejamento. Mediante as ações e transformações ocorridas na Serra, o município foi incluído, em 1973, no primeiro

PDI da Microrregião de Vitória elaborado pelo escritório M. Roberto Arquitetos e Planorte Planejamento Técnico e Econômico.

O Estado necessitava planejar seu desenvolvimento, pois, mediante as ações nacionais que eram estabelecidas no Espírito Santo, como definido no Plano Nacional de Desenvolvimento para o país, as questões locais precisavam também ser estudadas a fim de gerir os benefícios e os problemas causados por estas ações.

A partir da década de 1970, a Serra, então, passou a receber os grandes projetos estabelecidos pela instância nacional que geraram emprego para a população já instalada no município e atraiu pessoas do interior e de outros Estados, o que fez com que a população, em 1980, mais do que quadruplicasse. Com todo esse aumento populacional, foram implantados também no município diversos conjuntos habitacionais, pois a demanda por habitação era um problema a se resolver, além de serviços necessários para a população.

Por fim, os fatos examinados neste estudo, tendo por base o município da Serra, possibilitam concluir que a promoção da circulação se inseriu como infraestrutura base para o desenvolvimento urbano. Contudo, a dinâmica circulatória não a promoveu sozinha, mas, sem sua existência, aparentemente, seu desenvolvimento teria se tornado inviável. Na Serra a existência da estrutura viária rodoviária estabelecida foi o que possibilitou a instalação de todo o aporte de indústrias, conjuntos habitacionais e serviços. Um gerando a necessidade do outro e, assim, num processo contínuo, promovendo o desenvolvimento do município.

Nesse contexto, a hipótese inicial esboçada para o objeto de estudo é que a cidade é desenhada seguindo a lógica circulatória de cada época, fruto das intenções econômicas e políticas. As intervenções nas vias de circulação da cidade, considerando as navegáveis, ferroviárias e rodoviárias, refletem diretamente no desenvolvimento da região.

Vale, por fim, indicar que, por mais singular que possa parecer o caso aqui analisado, a literatura e os dados examinados no decorrer do estudo puderam despertar a percepção desta pesquisadora de que a experiência de desenvolvimento do município em questão não se constitui em experiência única. Nessa ótica,

acredita-se por pertinente a possibilidade de se extrapolar os resultados deste estudo para a compreensão de realidades que guardem semelhanças com a aqui investigada.

REFERÊNCIAS

ACHIAMÉ, Fernando A. M.; NEVES, Reinaldo Santos (Org.). **Jones dos Santos Neves: com vistas ao futuro: discursos, 1943-1954**. Vitória: Instituto Histórico e Geográfico do Espírito Santo, 2002.

ALVES, Priscilla; RAIA JÚNIOR, Archimedes Azevedo. **Mobilidade e acessibilidade urbanas sustentáveis: a gestão da mobilidade no Brasil**. Disponível em: <<http://inclusao.coppetec.coppe.ufrj.br/noticias.htm>>. Acesso em: 26 jan. 2016.

A VEZ de Manguinhos. **Revista Capixaba**, Vitória, ano 1, n. 7, p. 33, set. 1967.

BARAT, Josef. **A evolução dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: Ipea, 1978.

BARAT, Josef. **Política de desenvolvimento urbano: aspectos metropolitanos e locais**. 2. ed. Rio de Janeiro: Ipea/Inpes, 1979.

BARROS, Paulo de. **Memória fotográfica da Serra: imagens de um município brasileiro**. Vitória: Do Autor, 2002.

BAVIERA, Teresa da. **Viagem pelo Espírito Santo (1888): viagem pelos trópicos brasileiros**. Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo: Secretaria de Estado da Cultura, 2013.

BIBLIOTECA NACIONAL DIGITAL. **Acervo digital**. Disponível em: <<http://bndigital.bn.br/acervodigital/>>. Acesso em: 15 fev. 2016.

BITENCOURT, Gabriel. **A formação econômica do Espírito Santo: o roteiro da Industrialização**. Rio de Janeiro: Cátedra, 1987.

BITENCOURT, Gabriel. **História geral e econômica do Espírito Santo**. Vitória: JEP, 2006.

BORGES, Clério José. **História da Serra**. 2. ed. Serra: Canela Verde, 2003.

BORGES, Heraldo Ferreira. Infraestrutura e urbanismo: considerações sobre a orla ferroviária da linha de cintura de Lisboa. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 4., 2010, Nitéroí. **Anais eletrônicos...** Disponível em: <<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/1378>>. Acesso em: 26 jan. 2016.

BORGIO, Ivan; PACHECO, Renato; ROSA, Léa Brígida Rocha de Alvarenga. **Norte do Espírito Santo: ciclo madeireiro e povoamento**. Vitória: Edufes, 1996.

BRUTON, Michael J. **Introdução ao planejamento dos transportes**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1979.

CAMPOS, Helena Guimarães. Economia e trabalho nas estradas reais e nas estradas de ferro de Minas Gerais. **Revista Eletrônica Cadernos de História**, Ouro Preto, ano 2, v. 4, n. 2, p. 180-207, 2007. Disponível em: <www.ichs.ufop.br/cadernosdehistoria>. Acesso em: 26 jan. 2016.

CAMPOS JÚNIOR, Carlos Teixeira de. **A construção da cidade**: formas de produção imobiliária em Vitória. Vitória: Florecultura, 2002.

CAMPOS JÚNIOR, Carlos Teixeira de. **A formação da centralidade de Colatina**. Vitória: IHGES, 2004.

CARAPEBUS, lagoa e praia. **Revista Capixaba**, Vitória, ano 1, n. 6, p. 47, ago. 1967.

CAVALCANTI, J. C. Monjardim. Fusão. **Revista Capixaba**, Vitória, ano 1, n. 5, p. 60, jul. 1967.

CHOAY, Françoise. **O urbanismo**: utopias e realidades: uma antologia. 5. ed. São Paulo: Perspectiva, 1979.

CINTRA, Tadeu. Indústrias para a Serra. **Revista Capixaba**, Vitória, ano 1, n. 8, p. 53, out. 1967.

CINTRA, Tadeu. Serra inaugura calçamento. **Revista Capixaba**, Vitória, ano 1, n. 9, p. 49, nov. 1967.

CINTRA, Tadeu. A Serra já tem infraestrutura. **Revista Capixaba**, Vitória, ano 1, n. 10, p. 56, dez. 1967.

CONSELHO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (BRASIL). **Sinopse estatística do município de Serra**: Estado do Espírito Santo. Rio de Janeiro: IBGE, 1948.

DAEMON, Basílio. **Província do Espírito Santo**: sua descoberta, história cronológica, sinopse e estatística. 2. ed. Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo: Secretaria de Estado da Cultura, 2010.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Governador (1916-1920: Monteiro). **Relatório apresentado pelo Dr. Bernardino de Souza Monteiro Presidente do Estado, de sua gestão do quadriênio de 23 de maio de 1916 a 23 de maio de 1920 ao passar o Governo do Espírito Santo ao seu sucessor**. Vitória: Imprensa Oficial, 1920.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1920-1924: Gomes). **Mensagem apresentado pelo Presidente Nestor Gomes ao Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo, em 07 de novembro de 1920**. Vitória: Diário da Manhã, 1920.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1920-1924: Gomes). **Mensagem apresentado pelo Presidente Nestor Gomes ao Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo, em 31 de outubro de 1921.** Vitória: Oficinas da Imprensa Oficial, 1921.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1920-1924: Gomes). **Mensagem apresentado pelo Presidente Nestor Gomes ao Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo, em 07 de novembro de 1922.** Vitória: Oficinas da Imprensa Oficial, 1922.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1920-1924: Gomes). **Mensagem apresentado pelo Presidente Nestor Gomes ao Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo, em 03 de maio de 1923.** Vitória: Oficinas da Imprensa Estadual, 1923.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Presidente (1920-1924: Gomes). **Mensagem apresentado pelo Presidente Nestor Gomes ao Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo, em 23 de maio de 1924.** Vitória: Oficinas da Imprensa Estadual, 1924.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Governador (1924-1928: Avidos). **Mensagem Final apresentada pelo Exmo. Snr. Presidente do Estado do Espírito Santo, Dr. Florentino Avidos, ao Congresso Legislativo, a 15 de junho de 1928, contendo dados completos de todos os serviços realizados no quadriênio de 1924-1928.** Vitória: Imprensa Oficial, 1928.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Governador (1928-1930: Aguiar). **Mensagem do Governador - 1929.** Vitória: Imprensa Oficial, 1929.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Governador (1928-1930: Aguiar). **Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo na 3ª sessão da 13ª legislatura em 22 de setembro de 1930, pelo Dr. Aristeu Borges de Aguiar Presidente do Estado do Espírito Santo.** Vitória: Imprensa Oficial, 1930.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Governador (1930-1936: Bley). **Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa do Estado, em sessão ordinária de 1936, pelo Governador Dr. João Punaro Bley.** Vitória: Imprensa Oficial, 1936.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Governador (1930-1936: Bley). **Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa do Estado, em sessão ordinária de 1937, pelo Governador Dr. João Punaro Bley.** Vitória: Imprensa Oficial, 1937.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Governador (1947-1950: Lindenberg). **Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa do Estado, em sessão ordinária de 1947, pelo Governador Dr. Carlos Fernando Monteiro Lindenberg.** Vitória: Imprensa Oficial, 1947.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Governador (1947-1950: Lindenberg). **Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa do Estado, em sessão ordinária de 1948, pelo Governador Dr. Carlos Fernando Monteiro Lindenberg.** Vitória: Imprensa Oficial, 1948.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Governador (1947-1950: Lindenberg). **Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa do Estado, em sessão ordinária de 1949, pelo Governador Dr. Carlos Fernando Monteiro Lindenberg.** Vitória: Imprensa Oficial, 1949.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Governador (1947-1950: Lindenberg). **Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa do Estado, em sessão ordinária de 1950, pelo Governador Dr. Carlos Fernando Monteiro Lindenberg.** Vitória: Imprensa Oficial, 1950.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Governador (1951-1954: Neves). **Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa do Estado, em sessão ordinária de 1952, pelo Governador Dr. Jones dos Santos Neves.** Vitória: Imprensa Oficial, 1952.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Governador (1951-1954: Neves). **Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa do Estado, por ocasião da abertura da sessão legislativa de 1953, pelo Governador Dr. Jones dos Santos Neves.** Vitória: Imprensa Oficial, 1953.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Governador (1951-1954: Neves). **Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa do Estado, por ocasião da abertura da sessão legislativa de 1954, pelo Governador Dr. Jones dos Santos Neves.** Vitória: Imprensa Oficial, 1954.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Governador (1951-1954: Neves). **O Espírito Santo Trabalha e Confia.** Relatório Geral do Quadriênio 51-54 apresentado pelo Governador Jones dos Santos Neves à Assembleia Legislativa Estadual de 31 de Janeiro de 1955. Vitória: Imprensa Oficial, 1955.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Governador (1955-1958: Aguiar). **O Governador Francisco Lacerda de Aguiar presta conta ao povo do Espírito Santo- 1955.** Vitória: Imprensa Oficial, 1955.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Governador (1955-1958: Aguiar). **Assembleia Legislativa do Estado do Espírito Santo mensagem do Governador - 1957.** Vitória: Imprensa Oficial, 1957.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Governador (1955-1958: Aguiar). **Assembleia Legislativa do Estado do Espírito Santo mensagem do Governador - 1958.** Vitória: Imprensa Oficial, 1958.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Governador (1959-1961: Lindenberg). **Assembleia Legislativa do Estado do Espírito Santo mensagem do Governador - 1959**. Vitória: Imprensa Oficial, 1959.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Governador (1959-1961: Lindenberg). **Assembleia Legislativa do Estado do Espírito Santo mensagem do Governador - 1960**. Vitória: Imprensa Oficial, 1960.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Governador (1963-1965: Aguiar). **Assembleia Legislativa do Estado do Espírito Santo mensagem do Governador - 1963**. Vitória: Imprensa Oficial, 1963.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Governador (1963-1965: Aguiar). **Assembleia Legislativa do Estado do Espírito Santo mensagem do Governador - 1965**. Vitória: Imprensa Oficial, 1965.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Governador (1967-1970: Lopes Filho). **Assembleia Legislativa do Estado do Espírito Santo mensagem do Governador - 1967**. Vitória: Imprensa Oficial, 1967.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Interventor (1930-1936: Bley). **A interventoria federal no Estado do Espírito Santo**. Exposição apresentada por S. Excia. O Snr. Interventor Federal Capitão João Punaro Bley, relativa ao governo do Estado, desde novembro de 1930 até abril de 1935. Vitória: Imprensa Oficial, 1935.

FAÉ, Maria Inês; SIMONELLI, Cristiano Hemerly. Área de influência de um bairro sob a ótica de conceitos de espaço de atividades. **Revista Geografares**, Vitória, n. 13, p. 255-283, dez. 2012. Disponível em: <<http://periodicos.ufes.br/geografares/article/view/4100>>. Acesso em: 26 jan. 2016.

FERREIRA, João Sette Whitaker. A cidade para poucos: breve história da propriedade urbana no Brasil. In: SIMPÓSIO INTERFACES DAS REPRESENTAÇÕES URBANAS EM TEMPOS DE GLOBALIZAÇÃO DA UNESP E SESC, 2005, Bauru. **Anais Eletrônicos...** Disponível em: <http://www.fau.usp.br/docentes/deprojeto/j_whitaker/artigos.html>. Acesso em: 10 mar. 2016

FERREIRA, Kéilton Oliveira. **A expansão centro-metropolitana da Grande Vitória nos principais eixos viários**. 2012. 159 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2012.

FERROZ, Hermes. **Filosofia urbana**. São Paulo: João Scortecci, 1997.

FIOROTTI, Alexandre. **Indústria, conjuntos habitacionais e assentamentos precários**: o distrito de Carapina, município da Serra (ES) de 1966 a 1995. 2014. 213 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Programa de Pós-

Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2014.

FROMM, Gary. **Transportes e desenvolvimento econômico**. Rio de Janeiro: Victor Publicações, 1968.

FUNDAÇÃO JONES DOS SANTOS NEVES. **Estrutura demográfica do Espírito Santo - 1940/2000**. Vitória, 1977.

FUNDAÇÃO JONES DOS SANTOS NEVES. **Proposta de ordenamento urbano do município da Serra**. Vitória, 1979.

GABARDO, Marta Maria Bertan Sella. A forma urbana e sua compreensão. **Revista Tuiuti: Ciência e Cultura**, Curitiba, Facet 03, n. 25, p. 83-100, 2001. Disponível em: <http://universidadetuiuti.utp.br/tuiuticienciaecultura/ciclo_2/FACET/FACET%2025/PDF/Art%205.pdf>. Acesso em: 26 jan. 2016.

GADRET, Hilton J. **Trânsito superfunção urbana**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas Instituto de Documentação, 1969.

GAMEIRO, Shella Bodart Ramalhete. **Desenvolvimento econômico no Espírito Santo**: a rearticulação de interesses na década de 70. 2002. 139 f. Dissertação (Mestrado em Economia) - Programa de Pós-Graduação em Economia, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2002.

GEORGE, Pierre. **Geografia urbana**. São Paulo: Difel, 1983.

GOMES, Daniel Dutra. Revista Capixaba: trajetória por fichas de análise. **Revista Tipo & Grafia** - Núcleo de Identidade Gráfica Capixaba do Centro de Artes da Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, n. 2, 2012.

GORDINHO, Margarida Cintra (Org.). **Transportes no Brasil**. São Paulo: Marca D'Água, 2003.

GOULARTI FILHO, Alcides; QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. **Transportes e formação regional**: contribuições à história dos transportes no Brasil. Dourados: UFGD, 2011.

GROSSELLI, Renzo M. **Colônias imperiais na terra do café**: camponeses trentinos (vênetos e lombardos) nas florestas brasileiras, Espírito Santo, 1874-1900. Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo: Secretaria de Estado da Cultura, 2008.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Enciclopédia dos municípios brasileiros**. Rio de Janeiro, 1959.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo 2010**. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=320500&search=espirito-santo|serra>>. Acesso em: 19 fev. 2015.

JACARAÍPE vai ficar mais bela. **Revista Capixaba**, Vitória, ano 1, n. 5, p. 53, jul. 1967.

LAMAS, José Manuel Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. 3. ed. Porto: Fundação Calouste Gulbenkian, 2004.

LIMA JUNIOR, Carlos Benevides; BONICENHA, Wallace; SOARES, Suely Carvalho. **Baía de Vitória: aspectos históricos e culturais**. Vitória: Fundação Ceciliano Abel de Almeida, 1994.

LIPIETZ, Alain. **O capital e seu espaço**. São Paulo: Nobel, 1988.

MANTZIARAS, Panos. Fluxos. **Revista Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme**, Catalunya, n. 214, p.149-153, 1996.

MARICATO, Ermínia. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias: planejamento urbano no Brasil. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. 5. ed. Rio de Janeiro: Vozes, 2009. p. 121-192.

MELLO, José Carlos. **Planejamento dos transportes**. São Paulo: McGraw-Hill do Brasil, 1975.

MIRANDA, Naly da Encarnação. **Reminiscências da Serra 1556-1983**. Serra: publicação do próprio autor, 1984.

MOFATTI, Renato Pires. **Em algum lugar do passado: as estações ferroviárias da nossa região**. Disponível em: <<http://www.mimosoinfoco.com.br/esportes/em-algum-lugar-do-passado-a-importancia-das-estacoes-ferroviarias-de-nossa-regiao/>>. Acesso em: 25 mar. 2016.

MONTEIRO, Latussa Laranja. **Região metropolitana de vitória: o planejamento metropolitano, a acumulação entravada e a configuração urbana resultante**. 2013. Disponível em: <http://www.fau.usp.br/docentes/deprojeto/c_deak/AUP840/6t-alun/2013/m1/13monteiro-Vitoria.pdf>. Acesso em: 10 abr. 2016.

MORAES, Cícero. **Como nasceram cidades no Espírito Santo**. Vitória: [s.n.], 1954.

MOREIRA, Thaís Helena L.; PERRONE, Adriano. **História e geografia do Espírito Santo**. Vitória: Sodré, 2007.

M. ROBERTO ARQUITETOS; PLANORTE PLANEJAMENTO TÉCNICO E ECONÔMICO. **Plano de Desenvolvimento Integrado da Microrregião de Vitória**. Rio de Janeiro, 1973. v. 1.

MUMFORD, Lewis. **A cidade na história**: suas origens, transformações e perspectivas. 5. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

NARDOTO, Eliezer Ortolani; OLIVEIRA, Herinéa Lima. **História de São Mateus**. São Mateus: Atlântica Ltda., 1999.

NOVAES, Maria Stella de. **História do Espírito Santo**. Vitória: Fundo Editorial do Espírito Santo, [19- -?].

OLIVEIRA, José Teixeira de. **História do Estado do Espírito Santo**. 3. ed. Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo: Secretaria de Estado da Cultura, 2008.

OLIVEIRA, Marília Flores Seixas de; OLIVEIRA, Orlando J. R.; OLIVEIRA, Joaquim F. Seixas de. Mobilidade e sustentabilidade. In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM AMBIENTE E SOCIEDADE, 5., 2010, Florianópolis. **Anais Eletrônicos...** Disponível em: <<http://www.anppas.org.br/encontro5/cd/artigos/GT11-236-94920100904103333.pdf>>. Acesso em: 26 jan. 2016.

O PROGRESSO chega a Serra. **Revista Capixaba**, Vitória, ano 1, n. 3, p. 64, maio 1967.

PAULA, Dilma Andrade de. As ferrovias no Brasil: análise do processo de erradicação de ramais. In: CONGRESSO DE HISTÓRIA FERROVIÁRIA - ARANJUEZ 2001, 2., 2001, Madri. **Anais Eletrônicos...** Disponível em: <<http://docutren.ffe.es/HistoriaFerroviaria/Aranjuez2001/pdf/22.pdf>>. Acesso em: 26 jan. 2016.

PRADO JÚNIOR, Caio. **Formação do Brasil contemporâneo**: colônia. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

PRAIAS radioativas em Nova Almeida. **Revista Capixaba**, Vitória, ano 1, n. 4, p. 56, dez. 1967.

PIVA, Rogério Frigério. **Da colonização à emancipação (1870-1953)**: uma breve história de Nova Venécia. Disponível em: <<http://projetopipnuk.blogspot.com.br/2009/05/da-colonizacao-emancipacao-1870-1953.html>>. Acesso em: 3 mar. 2016.

PREFEITURA MUNICIPAL DE APIACÁ. **A história da cidade**. Secretaria Municipal de Arte e Cultura. Disponível em: <<http://apiacacultura.webnode.com.br/news/a-historia-da-cidade/>>. Acesso em: 25 mar. 2016.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA LEOPOLDINA. **História do município**. Coordenadoria Municipal de Comunicação. Disponível em: <<http://www.santaleopoldina.es.gov.br/Conteudo.aspx?ct=HISTORIA&no=1>>. Acesso em: 3 mar. 2016.

PREFEITURA MUNICIPAL DA SERRA. **Agenda Serra 21**: Plano Estratégico da Cidade 2007 - 2027. Serra: PMS, 2008.

QUINTÃO, Leandro do Carmo. Estradas de ferro no século XIX: uma alternativa para o desenvolvimento econômico nacional. In: SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzaró (Org.). **Desenvolvimento brasileiro**: alternativas e contradições. Vitória: Grafitusa, 2010. p. 173-205.

RIBEIRO, João Luiz Castello Lopes. **Palácio Judith Leão Castello Ribeiro**: a história do Legislativo Municipal Serrano. 3. ed. Serra: Câmara Municipal da Serra, 2007.

RIBEIRO, Luiz Cláudio. A trajetória da energia no Espírito Santo (1900-1968). In: BITTENCOURT, Gabriel Augusto de Mello (Org.). **Espírito Santo**: um painel da nossa história. Vitória: Imprensa Oficial, 2002.

ROCHA, Levy. **Viagem de Pedro II ao Espírito Santo**. 3. ed. Vitória: Arquivo Público do Estado do Espírito Santo: Secretaria de Estado da Cultura, 2008.

SALIM, Maria Alayde. A ocupação da região do rio Doce: conflitos sociais e degradação ambiental. In: SEMINÁRIO NACIONAL DA PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS SOCIAIS - UFES, 1., 2011, Vitória. **Anais Eletrônicos...** Disponível em: <<http://periodicos.ufes.br/SNPGCS/article/view/1525/1116>>. Acesso em: 26 jan. 2016.

SANTOS, Adilson Silva. Cachoeiro de Itapemirim nos primeiros anos da República: da fase de instabilidade ao Quadriênio da Luz (1889-1904). In: SILVA, Igor Vitorino da; QUINTÃO, Leandro do Carmo (Org.). **O Espírito Santo da Primeira República**. Vitória: Flor e Cultura, 2012. p. 153-179.

SANTOS, Elizete de Oliveira. Propriedade privada da terra e expansão urbana: o caso da concentração fundiária na implantação de loteamentos em fortaleza (1930-2000). **Revista Ateliê Geográfico**, Goiânia, v. 6, n. 4, p. 61-87, dez. 2012. Disponível em: <<https://revistas.ufg.br/ateliê/article/view/17026/0>>. Acesso em: 10 abr. 2016.

SANTOS, Milton. **Espaço e método**. 3. ed. São Paulo: Nobel, 1992.

SANTOS, Milton. **O espaço dividido**: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. 2. ed. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2004.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. 5. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

SARTÓRIO, Élvio Antônio. **A trilha sagrada**: anatomia histórica das estradas: compêndio, história e monografia. Vitória: Do Autor, 2007. 2 v.

SILVA, Adriana Ilha. A constituição do tecido urbano da Região Metropolitana da Grande Vitória/ES. In: SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzaró. (Org.) **Desenvolvimento brasileiro**: alternativas e contradições. Vitória: Grafitusa, 2010. p. 39-67.

SILVA, Marta Zorzal. **Espírito Santo**: Estado, interesses e poder. Vitória: Fundação Ceciliano Abel de Almeida; Ufes, Secretaria de Produção e Difusão Cultural, 1995.

SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzaró. **Industrialização e empobrecimento urbano**: o caso da Grande Vitória – 1950-1980. 2. ed. Vitória: Grafitusa, 2010.

SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzaró. O Porto de Vitória e a construção da modernização econômica do Espírito Santo. In: SILVA, Igor Vitorino da; QUINTÃO, Leandro do Carmo (Org.). **O Espírito Santo da Primeira República**. Vitória: Flor e Cultura, 2012. p. 109-126.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do desenvolvimento urbano**. 4. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Capitalismo e urbanismo**. São Paulo: Contexto, 2010.

TUBARÃO. **Revista Capixaba**, Vitória, ano 1, n. 3, p. 67, mai. 1967.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel; FAPESP; Lincoln Institute, 1998.

VOIGT, Fritz. **Economia de los sistemas de transporte**. México: Fondo de Cultura Económica, 1964.

WASHINGTON Luís inaugura a primeira rodovia asfaltada do Brasil. **Acervo o Globo**. Disponível em: <<http://acervo.oglobo.globo.com/rio-de-historias/washington-luis-inaugura-primeira-rodovia-asfaltada-do-brasil8849272>>. Acesso em: 4 jun. 2016.

ZIONE, Silvana. Análise histórica da produção de transporte urbano em São Paulo. In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 5., 2003, Rio de Janeiro. **Anais eletrônicos...** Disponível em: <<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/2273>>. Acesso em: 26 jan. 2016.